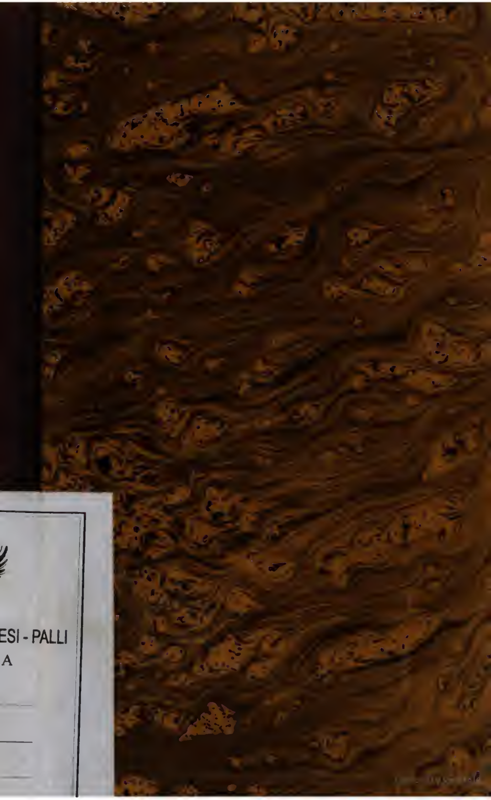
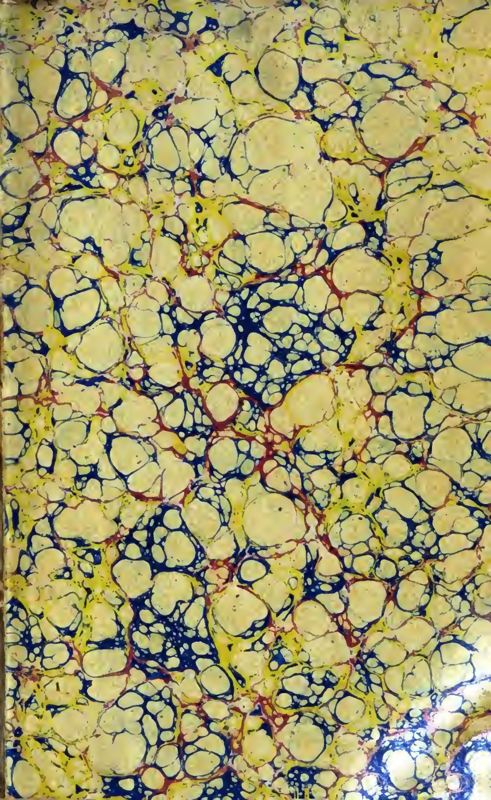

ESI - PALLI
A


· BIBLIOTECA ·
· LVCCHESI · PALLI ·
Grande Sala O. f.
26 - VI - 34



GUIDE POUR LES VOYAGEURS.

ROUTE

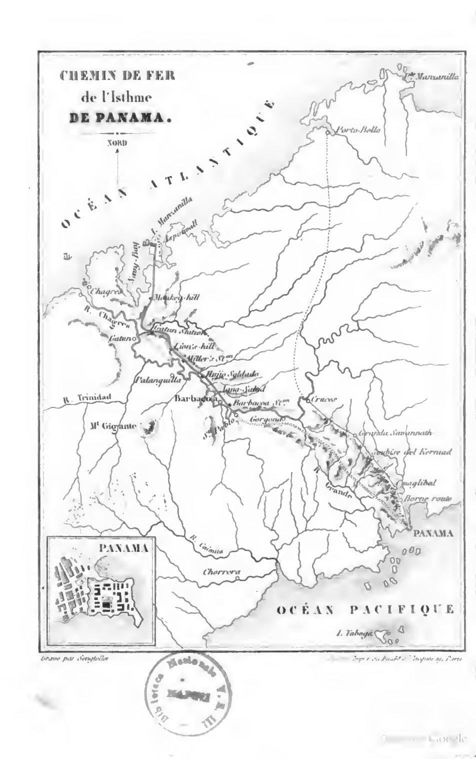
DE

LA CALIFORNIE

A TRAVERS

L'ISTHME DE PANAMA.

PARIS. — IMPRIMÉ PAR E. THUNOT ET Ce,
26, rue Racine, près de l'Odéon.


CHEMIN DE FER
de l'Isthme
DE PANAMA.
NORD
OCÉAN ATLANTIQUE
OCÉAN PACIFIQUE
Porto Bello
Chagres
R. Chagres
Gatun
Monkey-hill
Gatun Station
Lion's-hill
Palanquilla
Barbacoa
R. Trinidad
Mt Gigante
Cruces
Gorgona
Grande Savannah
Borne route
PANAMA
R. Grande
R. Caimito
Chorrera
I. Taboga
Navy-Bay
Aspinwall
I. Manzanilla
Pta Manzanilla
Bujio Soldado
Barbacoa Stn
S. Pablo

GUIDE POUR LES VOYAGEURS.

ROUTE
DE LA
CALIFORNIE
A TRAVERS
L'ISTHME DE PANAMA.

EXTRAIT

Du voyage d'exploration en Californie et en Orégon, entrepris, en 1851-1852, sur l'ordre du Gouvernement français,

PAR

M. SAINT-AMANT.

Je serai une lampe à vos pieds,
une lumière à vos sentiers.

PSAUMES DE DAVID.







PARIS,

LIBRAIRIE DE L. MAISON,

ÉDITEUR DES GUIDES-RICHARD,

Rue Christine, 3.

1853



AVERTISSEMENT.

La route de l'océan Pacifique, pour le commerce maritime, sera encore longtemps, et peut-être toujours, par le cap Horn, en allant contourner la pointe méridionale de l'Amérique. Mais, de jour en jour, le centre du continent américain sera plus sillonné par les voyageurs. Il présente une si grande économie de temps pour ceux qui peuvent supporter la mise de fonds, qu'elle compense l'excédant des frais du voyage. (*Time is money.*)

Aussitôt le chemin de fer terminé, cette route à travers l'isthme deviendra commune aux voyageurs de l'Australie; la belle rade de Panama sera le point de bifurcation des bateaux

à vapeur mettant le cap au sud comme au nord à la recherche de l'or.

Nous pourrions donc être taxé d'une prédilection trop exclusive, car ce n'est pas pour les voyageurs de la Californie seulement, mais pour ceux de tout le Pacifique que nous livrons ces lignes à la publicité. Voici près de cinq ans que se précipitent vers ces contrées de nombreuses émigrations. Depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1852, sur les 64,190 individus dont s'est accrue la population de la Californie, recensée aujourd'hui à environ 240,000 âmes, 35,750 ont touché Panama ; cependant la route, imparfaitement connue, n'a encore subi qu'infiniment peu d'amélioration. Les départs sont plus multipliés et mieux régularisés sans doute, mais on ne va encore que par des lignes monopolisantes de bateaux à vapeur, horriblement chères, tant sur l'Atlantique que sur le Pacifique. La traversée du continent, à la veille de subir une complète métamorphose par des travaux gigantesques poussés avec activité, est, en attendant, d'un bien-être plus en espérance qu'en

réalité. Ce sont nos successeurs qui en profiteront véritablement.

Il n'est certainement pas de voyages aux lointains pays pour lesquels un Guide soit plus indispensable. Quand on a quatre fois fréquenté ces parages; lorsqu'on en a, avec un soin scrupuleux et attentif, sondé tous les replis, il est permis d'en parler avec autorité, surtout lorsqu'on n'est mû par aucun autre intérêt personnel que celui de se rendre utile, qu'on n'y apporte que la prétention d'être clair et impartial en disant la vérité, toute la vérité, et rien que la vérité. Sans doute, les changements presque à vue pourront reléguer successivement plus d'un de ces détails dans le domaine de l'histoire ancienne; mais si on devait s'arrêter devant cette petite considération, il faudrait renoncer à jamais parler de rien de ce qui est soumis aux lois du progrès et du mouvement, et de peur de ne pas être exact d'un bout à l'autre se condamner à un silence complet. Ce n'est la règle que de la classe, malheureusement trop nombreuse, qui, ne voulant pas faire, voudrait en-

core empêcher les autres. Elle ne nous arrêtera pas. Nous cédons d'ailleurs à d'instantes sollicitations en détachant ces feuillets du voyage plus important, exécuté par ordre de notre gouvernement, en Californie et en Orégon pendant les années 1851-1852, et nous avons la conscience de justifier pleinement notre épigraphe, en disant aux voyageurs près de nous suivre sur cette périlleuse route :

« Je serai une lampe à vos pieds, une lumière » à vos sentiers. »

ROUTE

DE

LA CALIFORNIE

A TRAVERS

L'ISTHME DE PANAMA.

CHAPITRE Ier.

DÉPART D'EUROPE JUSQU'A L'ISTHME DE PANAMA.

Deux principales voies sont ouvertes pour aller frapper le continent des deux Amériques dans sa partie centrale la plus rétrécie entre les deux grands Océans, ou par New-York, ou directçment, par la mer des Antilles. Elles sont aujourd'hui parcourues par des bateaux à vapeur dans un espace de temps à peu près égal, et le service postal entre l'Europe et la mer Pacifique se fait concurremment par ces deux lignes. C'est assez dire qu'elles sont reconnues jusqu'à présent

les plus promptes, les plus convenables et les plus fréquentées.

Il faut d'abord oser le déclarer franchement : nous n'avons pas encore en France de navigation transatlantique à vapeur. Un essai malheureusement tenté, il y a six ou sept ans au Havre, n'a pas encouragé de nouvelles compagnies françaises. Grâce à l'initiative de l'administration actuelle, il est en ce moment sérieusement question d'une prodigieuse entreprise concentrée à Cherbourg. Puisse-t-elle aboutir, faire cesser notre tribut à l'étranger, et surtout ne pas nous reléguer encore dans de futurs contingents trop éloignés!

De France par l'Angleterre et les Antilles.

On ne peut aller que d'une seule manière directe et régulière à la vapeur, par la Compagnie anglaise transatlantique (*Royal Mail transatlantic Co.*, Londres, 55, Moorgate Street). Les bateaux partent de Southampton les 2 et 17 de chaque mois. Le prix du passage est ainsi fixé, savoir :

Cabines d'arrière,	seul :	Liv. sterl. 60 (1,500 fr.);
	à deux :	Liv. sterl. 40 (1,000 fr.).
Cabines d'avant,	seul :	Liv. sterl. 50 (1,250 fr.);
	à deux :	Liv. sterl. 35 (875 fr.).
Les artisans et émigrants :		Liv. sterl. 20 (500 fr.);

Les navires sont grands et solidement construits; munis de puissantes machines et la plupart neufs, leur

marche est supérieure et parfaitement réglée. La table est servie splendidement; on ne paye en sus des prix ci-dessus que pour les vins, bières et spiritueux. Les cabines sont propres, spacieuses et bien aérées. Les artisans et les émigrants sont nourris comme l'équipage, mais ils doivent se munir eux-mêmes de leur literie. Chaque passager de chambre a droit à 20 pieds anglais cubes (demi-tonneau). C'est plus que n'a généralement un voyageur en bagage de route. On n'est pas du reste regardant quand c'est du bagage réellement, et non des marchandises. Pour celles-ci, le fret, jusqu'à *Navy-Bay* (isthme de Panama), est à 5 liv. 5 schell. sterl. (131 fr. 25 c) les 40 pieds anglais cubes (un tonneau).

Les vêtements de route doivent être calculés d'après la saison européenne du départ; ainsi, variable dans le premier tiers du voyage, elle est ensuite constamment d'une température élevée dans les régions tropicales. Voici le relevé exact, fait par moi-même, de la route parcourue en 1851, jour par jour, ainsi que la température au thermomètre Réaumur au mercure :

Parti de Southampton, sur le steamer *la Clyde*, le 2 mai, à 3 heures du soir.

Midi. Mai 1851.	Latitude nord.	Longitude ouest du méridien de Paris.	Distance parcourue.	Thermomètre Réaumur.
Le 3	49° 22′	4° 3′	124 milles.	Temps froid et couvert.
4	47 40	7 30	170	»
5	45 17	11 30	216	Beau temps; soleil.

Midi. Mai 1851.	Latitude nord.	Longitude ouest du méridien de Paris.	Distance parcourue.	Thermomètre Réaumur.
6	42 54	15 01	184	14°
7	40 26	17 30	206	13
8	38 53	20 25	170	13
9	36 50	23 17	186	15
10	34 53	26 11	184	15
11	33 4	29 34	202	17
12	31 27	33 13	210	18
13	29 49	36 42	204	19
14	28 20	39 22	178	19
15	26 25	42 33	207	19
16	24 50	46 4	216	19
17	23 20	49 38	216	20
18	21 49	53 28	232	20 30′
19	20 22	56 56	216	22
20	18 56	60 9	200	25
21 (1)	»	»	280	24 50
25	13 57	70 30	{ 204 } { 216 }	22 15
26	11 56	71 20	»	22 30
27	à Sainte-Marthe.	»	»	21 35
28	à Carthagène.	»	»	22
(2)				

(1) Arrivée à l'île Saint-Thomas le 21 mai à 6 h. 1/2 du soir; reparti le 23 mai à 1 heure après-midi. Le temps a été très-couvert le lendemain 24 et n'a pas permis de prendre hauteur.

(2) Le 30 mai, à midi, nous avons mouillé devant Chagrès. C'était vingt-huit jours de mer depuis Southampton. Mais *la Clyde* était un des moins vites de tous les bateaux d'alors, et, depuis, ils sont encore meilleurs marcheurs.

Si l'on veut éviter l'ennui de la douane anglaise et opérer économiquement, il faut embarquer ses bagages au Havre sur un petit bateau à vapeur qui de ce port se rend directement à Southampton, tous les lundis et jeudis. L'agent au Havre est M. Wm Davidson, 11, rue de la Crique.

On peut partir soi-même avec, ou, si l'on craint 12 heures de mer, traverser entre Boulogne et Folkstone. Il suffit, à la rigueur, de partir de Paris la veille au soir pour atteindre le bateau en rade de Southampton, dont le départ a lieu irrévocablement à 2 heures de l'après-midi les jours déjà indiqués, ou le lendemain si le 2 et le 17 tombaient un dimanche.

M. Redfern, rue de la Paix, n° 8, Agent de la compagnie, est toujours disposé à donner les meilleurs renseignements aux voyageurs, comme à leur faciliter les voies et moyens à l'aide de ses correspondances régulièrement établies tant au Havre qu'à Southampton, ainsi que dans l'isthme de Panama.

Il n'est nullement nécessaire de faire plomber les colis à Paris ni au port de sortie; c'est une vieille routine dont les frais et les ennuis sont à éviter. De bonnes malles en cuir fermant solidement pour les objets courants du voyage, et des caisses emballées en toile grasse pour les articles dont on ne sentira pas le besoin pendant la traversée, sont des points à ne pas négliger. Il est même toujours prudent de se munir de plusieurs mètres de toile cirée pour le passage de l'isthme, surtout lorsqu'il doit avoir lieu dans la saison pluvieuse (de

juin à décembre). Il y a même certains articles, comme les soieries, les peausseries, l'acier, qu'il est indispensable de faire enfermer dans une caisse en fer-blanc soudé, pour éviter l'action destructive de l'air salin. Les colis ne doivent pas être de dimensions volumineuses. Il est préférable de les diviser de façon à ne pas excéder en poids une centaine de livres, et en volume un mètre de longueur sur un demi-mètre de hauteur et de largeur. Ce sont des conditions obligées pour le transport à dos de mules. Outre les marques, numéros et le nom en toutes lettres sur les colis, il faut les faire peser avant de les embarquer, et écrire en grosses lettres le poids en livres sur chacun, autrement on est exposé à être surfait et même retardé dans l'isthme. Que vous expédiiez ou que vous marchiez avec vos caisses, je le répète, faites peser et indiquez le poids. C'est capital. Un hamac en coton est toujours précieux dans les régions tropicales. Vous le prendrez à bord dans l'un et l'autre Océan; il sera votre meilleur lit dans l'isthme, et, quoique l'usage n'en soit pas commun en Californie, il vous y sera souvent utile en voyageant l'été dans l'intérieur de la contrée.

En fait de provisions, ne prenez que quelques douzaines de bouteilles de vin de Bordeaux, un peu d'eau-de-vie, d'eau de Cologne, d'alcali, de sulfate de quinine, quelques pilules purgatives et du chocolat. Mais surtout beaucoup de camphre, et du tabac sous la forme dont vous en usez. Il y a à bord et partout sur la route abondance de sucre, de café et de thé. Ne

vous embarrassez pas de ces articles-là, même en y tenant. Un nécessaire avec couteau, ciseaux, fil et aiguilles, vous sera plus utile à bord que partout ailleurs.

La traversée moyenne, à présent que la ligne a été pourvue de nouveaux bateaux d'une grande puissance, est accomplie en quatre ou cinq jours de moins que celle dont je donne plus haut le relevé. De Southampton à Saint-Thomas, quinze jours environ. On arrête dans cette île, point central de ces mers, trente-six heures au moins pour faire du charbon, échanger les passagers et les sacs de lettres avec les paquebots de correspondances pour les deux lignes de la Vera-Cruz et de Démerari.

Les voyageurs ont donc le temps d'aller se délasser à terre. L'île est petite, mais assez bien approvisionnée de fruits tropicaux, et toujours pourvue de glace, dont l'usage, nullement malsain, paraît excessivement agréable sous cette haute atmosphère. La baie est sûre et la navigation sur les canots des naturels ne présente aucune espèce de danger. Ils sont toujours à votre disposition, à bord comme à terre, moyennant un schelling. Quoi qu'il soit d'usage que le steamer tire un coup de canon une heure avant de lever l'ancre, ne vous y fiez que médiocrement; avant de descendre, informez-vous positivement de l'heure du départ, car on n'attend personne, et rester en route, surtout quand vos bagages filent, est un aussi grand malheur que de les laisser derrière soi.

De Saint-Thomas, le bateau met le cap sur la côte ferme, touchant à Sainte-Marthe, où réside le consul français, et à Carthagène où s'échangent les lettres avec le consul anglais, agent du service postal. Cette dernière place n'ayant pas su conserver en état le canal qui lui donnait la navigation de la *Magdelena*, tout le commerce pour l'intérieur et la capitale Bogota, s'est porté à Sainte-Marthe, plus rapprochée de l'embouchure de ce fleuve.

Trente-six heures après avoir quitté la baie de Carthagène, on arrive dans la *Baie du Limon* où l'on débarque, sur les excellents *Wharves* de *Navy-Bay*, les passagers et leurs bagages. Les wagons du chemin de fer stationnent de l'autre côté du *Wharf*. Rien de plus commode. Cette dernière place de *Navy-Bay* (voir la carte placée en tête), remplace tout à fait Chagrès, rentré dans le silence et la solitude. C'est de l'or en échange de cuivre.

Le steamer que vous venez de quitter, va terminer son voyage à *Grey-Town* (Saint-Jean du nord de Nicaragua) à 300 milles ouest. C'est le point rival de l'isthme de Panama pour traverser l'Amérique centrale; nous en traçons plus loin l'itinéraire.

De temps en temps, et cela deviendra peut-être plus fréquent, on peut trouver dans nos ports comme dans les ports anglais, des navires à voiles se rendant à Carthagène, Sainte-Marthe et même Navy-Bay. En quarante jours on fait communément cette traversée. Il y a là une grande économie, car pour trois ou quatre

cents francs on obtient passage aux premières places.

De France par New-York.

Deux bateaux à vapeur, *le Humboldt* et *le Franklin*, partent alternativement et mensuellement pour New-York, et de cette ville pour le Havre, également une fois par mois. C'est la petite concurrence aux deux grandes lignes de Liverpool. Le prix de passage est pour aller, savoir :

Aux premières chambres . . . . 800 francs.
Aux secondes. . . . . 500 dito.
Le fret par tonneau est de 35 dollars (175 fr.) et 10 pour cent.
Chaque voyageur de première chambre a droit à 20 pieds cubes de bagage (un demi-tonneau), et les passagers de deuxième chambre à 10 pieds cubes.
Le retour d'Amérique au Havre est meilleur marché de 20 à 25 pour cent.

Pour ceux de nos concitoyens qui n'ont pas l'habitude de l'Angleterre, à qui ses mœurs et sa langue sont étrangères, cette voie est préférable aux lignes anglaise et américaine. Ils y seront moins dépaysés de prime abord, et à tous égards on est parfaitement traité : comfort, marche, sûreté du navire, rien ne laisse à désirer (1).

---

(1) Les bureaux sont : au Havre, chez William Iselin ; à Paris, place de la Bourse, n° 8.

A Liverpool sont les deux plus puissantes compagnies pour la navigation transatlantique entre l'Europe et les États-Unis. Celle de *Cunard*, qui est l'aînée, est administrée par les Anglais ; elle possède huit navires, dont les départs ont lieu, pour New-York et Boston alternativement, tous les samedis (1). La compagnie *Collins*, fondée postérieurement à New-York, n'a mis que quatre steamers (*Baltic*, *Artic*, *Pacific*, *Atlantic*) de premier ordre, n'ayant que deux départs par mois (2). Le mercredi, tous les quinze jours, un de ces gigantesques navires quitte le port de Liverpool ; de deux samedis l'un le départ a lieu de New-York.

Les prix de ces deux compagnies sont les mêmes ; du Havre, où ils se chargent déjà de vous, comme de Liverpool, le tarif est fixé :

Première classe.	Liv. sterl. 30 (750 fr.)
Deuxième classe.	Liv. sterl. 20 (500 fr.)

Les bateaux de la compagnie Cunard (*Royal-mail*)

(1) S'adresser à Londres : à J.-B. Foord, 52 ; Old Broad street ; à Paris, place de la Bourse, n° 10 ; à New-York : à Edward Cunard ; à Liverpool : à D. et C. Mac Iver, 14, Water street ; au Havre : à Donald Currie, rue Anfray, n° 4 ; à Boston, à S. et S. Lewis.

(2) S'adresser à Londres : à E. G. Roberts et Co., 13, King's Arms Yard, Moorgate street ; à Paris : John Monroe et Co., rue Notre-Dame-des-Victoires, n° 26 ; à New-York : E. K. Collins et Co. ; à Liverpool : Brown, Shipley et Co. ; au Havre : G. H. Draper, quai du Commerce, n° 9.

de Liverpool se rendent alternativement à New-York et à Boston. Ces derniers touchent à Halifax, et le prix est pourtant moindre de cinq livres sterling.

On organise en ce moment une ligne à hélices, entre Liverpool et New-York, qui aura deux départs par mois et une correspondance semblable entre ce dernier port et celui de *Navy-Bay* (isthme de Panama). Les prix jusqu'à New-York seront plus modérés de 25 à 30 pour 100 que ceux des grandes lignes existantes Le voyage de l'*Andes*, son premier bateau, (il doit en avoir six), vient de s'effectuer avec une rapidité égale à celle des meilleurs steamers.

Les Américains, avec leur prétention de marcher toujours plus vite que les autres (le *Go-Head* Yankee), ont généralement de plus forts bateaux, avec lesquels, il faut le reconnaître, ils devancent de quelques heures leurs rivaux ; mais c'est plus flatteur pour leur amour-propre de marins qu'utile et important pour les passagers. Pour tout le reste on est également bien traité par *Cunard* et par *Collins*. Les mœurs inhérentes aux deux grands peuples les font respectivement rechercher par leurs nationaux. Un Français peut même se trouver mieux la première fois sur un bateau anglais, où les usages sont un peu moins disparates et excentriques. Tout est abondamment servi, et rien ne se paye en sus que les vins, bières et spiritueux.

Pour sortir de notre bienheureuse patrie, aussi bien que pour y rentrer, il est indispensable de se munir d'un passe-port, et cette grande marque de liberté in-

dividuelle a été maintenue en France avec la même rigueur en république comme en monarchie. Sous toutes les formes politiques nous y sommes donc condamnés puisqu'aucune autorité existante ne s'en veut dessaisir. Une fois en Angleterre ou aux États-Unis, ce passeport ne vous servira plus que pour rentrer en France, car, Dieu en soit loué et le génie de la liberté! vous n'avez plus, sur ces rives étrangères, à rendre compte de votre personne à qui que ce soit. Ne troublez pas l'ordre, ne nuisez en rien aux droits de vos hôtes, et, quels que soient vos nom, profession, religion, n'ayez pas peur de marcher sans papiers. On ne vous les demandera jamais.

De Liverpool à Philadelphie existe aussi une compagnie qui a deux bateaux à vapeur neufs, dont l'un part et l'autre revient une fois par mois. Les prix sont très-réduits, surtout pour les secondes classes à 6 guinées seulement. Les premières classes sont de 20, 15 ou 13 guinées, suivant la position des cabines. Le fret est à 112 fr. et 5 p. 100 le tonneau (1).

Il y a encore deux bateaux à vapeur (*Washington* et *Hermann*) qui naviguent de Brême, par Southampton, à New-York, une fois par mois, et qui sont un peu meilleur marché que les bateaux du Hâvre. Chaque jour les moyens de communication entre la vieille

(1) M. Redfern, déjà nommé, est à Paris, rue de la Paix, n° 8, l'agent de cette compagnie; au Havre, William Davidson; et à Liverpool, Richardson brothers et Co.

Europe et la jeune Amérique tendent à prendre de plus grands développements à l'aide de la vapeur.

Du Havre à Liverpool de petits steamers font un trajet bi-hebdomadaire. Ils correspondent avec les lignes *Cunard* et *Collins*, et sans frais pour les passagers des États-Unis. Il est économique et commode, pour les voyageurs comme pour les bagages, de prendre cette voie-là. C'est une traversée de 36 à 40 heures. Certainement, pour qui n'est pas obligé de compter avec sa bourse, la vraie direction est de Paris à Boulogne, traversant ensuite Londres pour se rendre à Liverpool par la voie ferrée, le tout en moins de 24 heures.

Le trajet d'Europe aux États-Unis, par ces divers paquebots, est en moyenne de 11 à 12 jours. Si l'on arrive avec des marchandises à New-York en destination de la Californie, on dépose les colis à la Douane en transit jusqu'au rembarquement. Quand on n'a que des bagages de voyageur, on peut débarquer avec; la visite de la douane et celle de la santé ne sont que de simples formalités. On ressent tout de suite, à ce premier pas sur le sol américain, l'esprit large de ce jeune peuple et l'effet de ses institutions libérales.

Pour continuer à vous rapprocher du Pacifique et atteindre le point où vous traverserez le continent, de New-York vous pourriez, sur les chemins de fer et les fleuves ensuite, gagner ainsi par l'intérieur des États, la Nouvelle-Orléans où il y a des bateaux qui vous porteraient à *Navy-Bay* ou à *San-Juan de Nicaragua*. Le voyage sur les grands cours d'eau comme le Mis-

souri, l'Ohio et le Mississipi se fait sur d'immenses bateaux à vapeur, où vous ne payez pour ainsi dire pas de locomotion, mais seulement la nourriture et le logement. C'est même meilleur marché que les hôtels des grandes villes. Le voyage est long, mais d'un parcours aussi rapide qu'il est économique. Il donne une idée de l'étendue des États-Unis, de leur avenir; il ne ressemble en rien à aucun autre voyage. Peut-être est-il un peu fatigant de monotonie; car les mêmes scènes se répètent souvent et ne sont pas toutes d'un intérêt égal.

La route de la Californie n'est pas encore bien frayée au travers du Mexique. La nature l'indique comme pouvant fournir les moyens les plus rapides de communication, tant que le grand chemin de fer projeté ne franchira pas les montagnes rocheuses à l'ouest du Missouri. Les grandes nouvelles nous parviennent quelquefois en Californie sur l'aile des vents qui soufflent, en traversant Mexico, de la Véra-Cruz à Acapulco. Voilà quel serait le plus rapide passage pour aller des États-Unis en Californie, faisant économie de mer à la fois sur les deux océans, si les communications étaient mieux établies entre Mexico et Acapulco. Quelques voyageurs prennent cette route et ne s'en trouvent pas trop mal. Il y a des services réguliers de diligences entre la Véra-Cruz et Mexico, dont le seul inconvénient est d'être quelquefois détroussé par des brigands qui ne sont guères, il est vrai, plus méchants que ceux des comédies. Mais de Mexico à Acapulco la

route, à peine tracée à travers les chaînes de montagnes, est d'une uniformité et d'un ennui assommants. On la parcourt à cheval en compagnie des *arriéros* ou muletiers, et l'on ne trouve pour auberges que les pauvres cases des pauvres naturels qui n'ont à vous offrir que de la volaille et du maïs. On met communément de huit à dix jours pour gagner ainsi de Mexico les rives du Pacifique; mais on pourrait, à la rigueur, et en poste, faire ce trajet en moitié moins de temps. Une fois arrivé à Acapulco, on n'est pas sûr d'y rencontrer à point nommé les bateaux de passage pour San-Francisco; comme ils n'ont pas de jour fixe et déterminé, on peut être exposé à un séjour d'attente plus ou moins prolongé dans cette ville à tremblements de terre. Quant à Tehuantepec, il n'y faut pas penser tant que les États-Unis et le Mexique ne parviendront pas à se mettre d'accord sur la fameuse concession Gavay, ce qui pourrait bien durer jusqu'au jour de l'absorption du Mexique dans la grande fédération; mais alors, il est vrai, on retrouvera largement le temps perdu.

A New-York existent deux compagnies régulières; l'une qui va à *Navy-Bay* (Chagrès) et dont les départs ont lieu les 5 et 20 de chaque mois; cette compagnie *Law*, correspond avec la compagnie *Aspinwall* sur le Pacifique; ce sont elles qui portent les malles américaines. Leurs gérants sont en même temps les principaux intéressés dans le chemin de fer de l'Isthme. Les tarifs de ces compagnies ne sont pas fixes et déterminés d'avance. Ils sont subordonnés au nombre des

passagers et aux concurrences dont l'une et l'autre sont plus ou moins atteintes par des entreprises particulières qui, avec un nombre moindre de navires et un service moins régulier, tâchent de leur disputer les passagers et le fret. Alors suivant les cas, les prix roulent entre 40 et 100 dollars, de New-York à *Navy-Bay* et *vice versâ*, aux premières classes, etc.; c'est une traversée de dix à douze jours, en faisant escale à la Jamaïque, où les voyageurs, pendant que le bateau fait son charbon, peuvent prendre un léger avant-goût des régions tropicales.

L'autre compagnie, celle de *Vanderbilt*, va de New-York à *San-Juan du nord* (*Grey-Town*); elle s'abouche avec une branche de ses propres navires à vapeur, de l'autre côté, sur le Pacifique. Elle prend moins cher pour tout le parcours que les compagnies *Law* et *Aspinwall*, avec lesquelles elle lutte de puissance à puissance. Lorsque ne surviennent pas des contrariétés, ce qui est très-rare surtout sur la rivière San-Juan, on peut arriver vite. Mais cette route est encore très-imparfaite, le service y est mal organisé, et tous les jours de graves plaintes retentissent contre elle devant les tribunaux californiens. Avec le temps, et si une concurrence sérieuse s'établissait, ce passage s'améliorerait sans doute. L'air du pays, quoique très-chaud, n'est pas malsain, surtout en évitant de séjourner à *Grey-Town*. Il est bien reconnu, du reste, que la côte Pacifique est infiniment plus saine que toute la côte correspondante sur l'Atlantique. La na-

vigation sur le lac de Nicaragua est agréable, et la route de *Grenada* à *San-Juan du sud* n'est pas mauvaise; mais la rivière de San-Juan est toujours détestable, et les compagnies qui s'en occupent ne parviennent pas à se mettre définitivement d'accord avec le gouvernement de la contrée. Ce fleuve fut gâté exprès dans les temps anciens comme moyen de défense contre les flibustiers; quand les eaux sont basses, la navigation y est partout difficile. Les mêmes bateaux à vapeur ne peuvent le remonter que jusqu'aux rapides de *Castillo.* Il faut aller au delà reprendre de nouveaux bateaux sur lesquels on transporte les bagages à travers des chemins mal frayés où l'on ne rencontre ni secours ni abris. C'est dans ces bois que les voyageurs ont éprouvé de véritables souffrances pendant plusieurs jours, par suite du mauvais temps, du manque de nourriture et de l'imprévoyance de la compagnie dont les bateaux, pour remonter de là jusqu'à *San-Carlos,* à l'entrée du lac, se faisaient trop attendre. Il a péri des hommes, des femmes, des enfants, au milieu des bois d'une contrée qu'on peut appeler un désert, tant que la main de l'homme ne s'y montrera pas plus secourable. En attendant que cette route de Nicaragua soit pourvue de ce qui est dû en tous temps aux émigrants, nous les engageons à s'en priver prudemment, à ne pas céder aux prospectus brillants des intéressés, à n'ajouter désormais foi qu'aux rapports véridiques de voyageurs l'ayant traversée dans la plus mauvaise saison, et attestant *de visu* qu'ils ont remonté la rivière

au moment où, enflée par de fortes crues, elle roulait les plus grands arbres des forêts; qu'ils ont subi le portage à *Castillo* sans s'enfoncer dans les boues détrempées par les averses. Avec beaucoup de bonne foi on peut faire une idylle engageante sur une traversée opérée dans la belle saison, où tout est dans les meilleures conditions; alors on s'occupe des magnifiques points de vue que présentent alternativement la rivière, le lac et les montagnes. Mais ce n'est pas d'après une exception que le voyageur doit se hasarder : pour ne pas avoir de fâcheux mécomptes, il faut ici toujours supposer les choses au pire et agir en conséquence.

Revenons à l'isthme. La compagnie *Law* qui autrefois naviguait sur *le Pacifique*, s'est entendue avec la compagnie d'*Aspinwall* pour se partager les océans. A celle-ci le Pacifique, à l'autre l'Atlantique. Elles ne sont inquiétées dans leurs jouissances, comme je l'ai déjà dit, que par quelques navires à vapeur d'un service malheureusement trop irrégulier. Il est à craindre, si le public ne soutient pas mieux ceux-ci, qu'ils ne succombent toujours. Le jour des départs où la concurrence est présente, c'est à qui vous appellera par la musique avec accompagnement de grosse caisse et de feu d'artifice, et à qui vous séduira par le meilleur marché; mais en revanche la grande compagnie se refait impitoyablement le reste du temps. Ayant passé par ces doubles épreuves, j'en parle en parfaite connaissance de cause. Même étant rançonné, on ne jouit pas d'un traitement à bord tel que l'équité et

les convenances le commanderaient. Les vivres ne sont pas toujours sains et abondants, et c'est vraiment abuser de la résignation de l'Américain, qui trouve tout naturel, au lieu de regarder de son point de vue de passager, de se mettre à la place de celui qui l'écorche pour faire de l'argent (*make money*). Quant au gouvernement, il ne se mêle pas de ces choses-là, et je crois qu'on laisserait littéralement mourir de faim tous les passagers d'un steamer américain, que, même en face des squelettes, il n'ouvrirait pas de lui-même une enquête. On est à la merci du capitaine (et souvent quels capitaines!). Enfin, il faut s'embarquer avec la conviction que le voyage sera un combat à armes inégales. Tâchez seulement de rendre votre position de vaincus moins malheureuse. De la diplomatie avec le capitaine et le *purser* (agent comptable). Ils sont devenus momentanément les arbitres de vos destinées.

Les places à table ne sont pas basées sur les numéros des cabines. De nouveaux numéros sont délivrés d'après l'ordre dans lequel vous vous êtes placé vous-même au premier repas. Asseyez-vous de préférence à la table du capitaine. Pour les dames, c'est de droit et même plus convenable : cette table est toujours la mieux tenue, sans contredire en rien les sentiments démocratiques du maître d'hôtel américain, qui ne repousse jamais que les passagers qui ne sont pas d'une entière blancheur, emportassent-ils tous les trésors de la Californie dans leurs malles.

Une bourse bien garnie est indispensable pour ce

voyage. Il est important d'avoir avec soi, plutôt qu'en lettres de crédit, une somme d'au moins 3,500 francs. On ne dépensera peut-être pas tout, mais il est aussi possible qu'il n'y ait rien de reste. La nature de l'argent est également une précaution à ne pas négliger sous peine d'être exploité, rançonné, juivé dans les contrées où vous serez forcé de changer pour avoir de la monnaie légale. En Angleterre et à New-York l'argent français a un cours fixe, mais, arrivé dans l'isthme, vous êtes à la merci des changeurs. Il n'y a rien de mieux dans la Nouvelle-Grenade que les pièces de un franc et de 50 centimes. Prenez-en pour 4 à 500 fr., même davantage, car elles sont encore d'un facile et avantageux placement en Californie. Quatre pièces de un franc et huit de cinquante centimes font la piastre dans l'isthme; cinq et dix passent pour un dollar américain. Les populations ne connaissent que l'argent (*Plata*); l'or parmi elles subit toujours une perte au change.

Pour votre argent de voyage, 150 pièces d'or de 20 francs et 500 francs en monnaie de un franc et de cinquante centimes, est ce que vous pouvez mettre de mieux dans votre bourse. C'est assez portatif et suffisant, si vous ne vous laissez duper ni voler, pour voyager toujours aux premières. Ayez soin à bord de tenir ***vos malles constamment fermées*** et la clef dans votre poche.

Quoiqu'il importe peu au voyageur en route de savoir comment a lieu le service postal, avec lequel il

est libre de marcher par l'un et l'autre chemin, il est cependant nécessaire, avant de quitter le vieux continent, de s'instruire positivement sur les moyens de correspondance.

Un fait certain que j'ai plusieurs fois constaté à San-Francisco, où est placé le seul et unique bureau de poste qui existe en Californie, c'est qu'on y reçoit un nombre de lettres de France double de celui qui en sort. Ce fait ne paraît certainement pas à la louange des émigrants. Il ne faut pas néanmoins les condamner sans l'admission de circonstances atténuantes, quand on connaît tout le malaise des placers pour s'y livrer à l'exercice épistolaire, et surtout les difficultés inimaginables qu'on éprouve pour faire déposer sûrement les lettres au bureau de San-Francisco et les y affranchir. Il n'y a pas de distribution à domicile, le facteur n'existant pas encore : on va retirer soi-même les lettres, auxquelles suffit pour toute adresse : « Un tel, en Californie. » C'est une *poste restante* générale, pour ainsi dire. Il y a bien une infinité *d'Express* (postes particulières) qui s'offrent à servir d'intermédiaires, mais d'abord ils sont coûteux, et ensuite, n'inspirent pas à tout le monde une égale confiance.

A San-Francisco, la direction des postes est tout Américaine. Ils n'ont pas, ils ne veulent pas de concurrence ; aussi ont-ils broyé, pulvérisé, anéanti tout ce qui a voulu partager ce monopole. Aujourd'hui qu'ils sont maîtres absolus, les lettres pour l'Europe prennent toutes la voie de New-York. A Panama, où réside

le directeur des postes anglaises qui n'est autre que le consul britannique, on ne lui remet aucune malle même pour l'Angleterre. Il reçoit bien deux fois par mois les sacs de la ligne transatlantique (*Royal-mail*) venant de Southampton, mais il n'a à lui donner pour le retour que le service des autres parties du Pacifique moins la Californie, avec laquelle les mouvements de ces bateaux de Southampton ne *coïncident* plus, ainsi que, le 6 mars 1851, la direction générale des postes françaises le déclarait, avec vérité alors.

Le service de New-York, bien régularisé à présent, est à la fois plus prompt, plus économique et plus fréquent. Les bateaux correspondant sur les deux Océans sont parfaitement abouchés, et spécialement au point de vue des intérêts américains. Une fois à New-York, les lettres sont expédiées indistinctement par les premiers steamers préposés et en partance pour l'Europe. On affranchit à San-Francisco à raison de *un franc trente centimes* par lettre simple; et cette même lettre en France payera quatre-vingts centimes, qui est la taxe exacte d'Angleterre en France, si elle n'excède pas en poids 7 grammes 1/2. C'est en tout *deux francs dix centimes*. Autrefois c'était près du double par le service anglais. Nous n'avons donc qu'à nous féliciter d'en être affranchis par l'absorption américaine; aussi, n'y a-t-il rien de mieux à réclamer pour le moment, et les feuilles françaises comme américaines de San-Francisco recommandent, à l'envi et exclusivement, de ne se servir que de la voie de New-York.

Mais pour écrire de France en Californie, il y a immensément à dire, et puisque dans ce même moment notre corps législatif est saisi d'un projet de loi tendant à réformer le service postal avec nos colonies, ne pourrait-il pas en même temps s'occuper d'améliorer celui avec la Californie, d'un chiffre bien plus considérable pour nos intérêts nationaux?

Notre administration des postes nous condamne à n'écrire en Californie que par la voie anglaise et nous refuse positivement la voie américaine.

Une lettre, dont l'affranchissement est forcé, coûte 2 fr. 50 c. à celui qui l'écrit, et coûtera au destinataire 1 fr. 30 c. et même 1 fr. 50 c., car il n'y a pas à San-Francisco de monnaie assez fractionnée pour ne payer que 1 fr. 30 c. *Le rompu* est le profit des bureaux de la poste. C'est donc 4 fr. par lettre de 7 grammes 1/2.

Si, au contraire, on ne refusait pas dans notre administration postale d'affranchir les lettres de la Californie par New-York, voie qui serait en outre plus prompte et plus fréquente, on va être à même de juger quelle importante économie en résulterait pour le public, économie qui ne serait même pas prise sur notre Trésor national.

Établissons bien d'abord que le service serait plus prompt, par le seul fait que c'est toujours par New-York que nous échangeons les plus fraîches nouvelles avec la Californie; il serait aussi plus fréquent, car au lieu des deux seuls bateaux anglais à Southampton, les 2 et 17 de chaque mois, il en part mensuellement

pour New-York, huit de premier ordre de Liverpool, Southampton et le Havre.

Arrivant à l'économie, aux chiffres seuls à parler. De France à New-York, il y a plusieurs tarifs : par les bateaux hebdomadaires anglais quittant Liverpool tous les samedis, 1 fr. 30 c.; par les deux bateaux américains bi-mensuels partant tous les quinze jours (le mercredi) du même port, 80 c.; par les bateaux mensuels de Southampton et par ceux du Havre, 60 cent. C'est donc en moyenne 90 c. la lettre simple de France à New-York par les plus rapides voies. Une fois aux États-Unis la taxe est uniforme, d'État à État cinq *Cents* (vingt-cinq centimes). Que cette lettre franchisse les deux océans, qu'elle traverse le plus grand continent, que son parcours soit de plus de 3 mille lieues, il reste un fait incontestable : La taxe de cette lettre n'est pas plus élevée que si elle allait ou revenait simplement de Paris à Pontoise.

Ce ne serait donc véritablement que 1 fr. 15 c. que devrait payer une lettre de France en Californie, non pas en créant de nouveaux services, non pas en bouleversant l'administration, mais simplement en se servant de ce qui existe. Que faudrait-il pour arriver à jouir de ces avantages qui donneraient un bénéfice si net et si clairement appréciable en chiffres? — Quitter la voie anglaise et prendre la voie américaine; rien de plus, rien de moins. C'est trop simple. Il n'est pas possible que nous soyons liés avec l'Angleterre par des traités non modifiables, quand il est reconnu que son service est

distancé. En attendant qu'on en soit dégagé et qu'on se soit entendu avec l'administration américaine, il n'y aurait qu'à expédier d'ici le sac des dépêches à la chancellerie du consulat français à New-York, qui le verserait tout bonnement dans la boîte pour la Californie. Voici maintenant le résultat économique qu'on atteindrait. Il arrive tous les mois en Californie environ quatre mille lettres de France, soit : 48,000 par an, qui reviennent à 4 fr. pièce, soit : 196,000 fr. Ces mêmes lettres, par New-York, n'auraient coûté, la moyenne étant à 1 fr. 15 c. pièce, que 55,200 fr. Ainsi, c'est une somme de plus de 140,000 fr. jetés en pure perte, car il est présumable que c'est l'Angleterre et non pas notre administration qui bénéficie de cet argent sorti des bourses françaises : 140,000 fr. !

En attendant que notre gouvernement, préoccupé sans cesse des intérêts des classes pauvres (et très-certainement on peut admettre dans cette catégorie les trente mille exilés français en Californie) ait avisé, voici comment il faut s'y prendre pour la correspondance la mieux entendue avec cette contrée éloignée.

Avoir un agent à New-York, et lui expédier les lettres affranchies, en choisissant de préférence l'époque des navires du Havre, le ***Humboldt*** et le ***Franklin***, et de Southampton, le ***Hermann*** et le ***Washington***. Le départ de ces steamers, deux fois par mois, est toujours annoncé à l'avance dans les journaux. Comme nous l'avons déjà dit, il n'en coûte que 60 centimes par lettre simple d'ici à New-York, en mettant pour sus-

cription : *Par paquebot américain, voie du Havre.*

A ceux qui seraient embarrassés de connaître un intermédiaire indispensable à New-York, nous indiquerons l'agent de *Gregory's express*, le docteur H. L. Leaf, 112, Chambers-street. Il est éprouvé à ce service, et les lettres qui lui sont confiées sont immédiatement réexpédiées par le premier des deux steamers partant régulièrement de New-York les 5 et 20 de chaque mois pour *Navy-Bay* (isthme de Panama).

Nous espérons en la sollicitude éclairée et constante de M. le directeur général des postes, car il est toujours désagréable et coûteux d'être obligé de renoncer au service public pour recourir aux entreprises particulières. Les garanties de toutes sortes ne sont jamais les mêmes, les voies détournées reviennent aussi plus cher que les lignes droites. Le poids fixé pour une lettre simple est très-limité chez nous et en employant un intermédiaire sur son parcours il faut une seconde enveloppe qui élève promptement la lettre au poids de la double taxe. A ce propos et quand le gouvernement s'occupera de la prochaine révision du tarif, nous demanderons que, par exception pour les lettres à l'étranger, il prenne pour base un poids plus élevé, mieux en harmonie avec celui des Anglais et des Américains. Une lettre, simple chez eux, devient double en franchissant notre frontière, et en sortant, au contraire, elle devient simple de double qu'elle était. S'il y a là un mince profit pour notre administration, il n'est pas égal à la perte qui en résulte pour le public, attendu

que pour éviter ce double port, il ne profite pas de toute la latitude que lui laisserait comme poids le tarif anglais. Encore et toujours à la *perfide Albion* le plus clair du bénéfice !

Quand le Mexique va être annexé aux États-Unis, je pense que le service des postes de San-Francisco à New-York aura lieu par Acapulco, la Véra-Cruz et la Nouvelle-Orléans. Dans cette dernière ville, le fil éléctrique a procuré des nouvelles de la Californie à New-York en moins de vingt-deux jours, ce qui nous en donne en Europe en trente-quatre. Pour les lettres, le plus court parcours a été, jusqu'à présent, de trente-sept jours. On ne peut guère prétendre à mieux avant l'ouverture du grand chemin de fer entre le Mississipi et les rivages du Pacifique.

CHAPITRE II.

TRAVERSÉE DE L'ISTHME. — NAVY-BAY. — CHEMIN DE FER. — ARRIVÉE A PANAMA.

Les principales villes de l'isthme sont d'abord *Panama*, chef-lieu de la province; *Porto-Bello*, autrefois sa rivale sur l'Atlantique, *Chorrera*, ville de quatre mille âmes; *Chagrès*, *Gatun*, *Gorgona*, *Crucès*, qui jalonnent la route actuelle entre les deux océans; *Aspinwall-City*, sur *Navy-Bay*, destinée à devenir l'émule et la correspondante de Panama comme tenant à l'une des extrémités du chemin de fer.

Nous l'avons déjà dit : il ne faut plus compter avec Chagrès à l'embouchure du fleuve. Les steamers n'entraient pas et vous déposaient, quel que fût l'état de la mer, dans des barges ou canots, à 2 ou 3 milles au large, d'où vous ne gagniez pas toujours la plage sans être exposé à bien des accidents. Ce vilain morceau de route a disparu avec ses dangers. L'avenir s'est de nouveau fermé sur Chagrès; déserté par tous les étran-

gers, il n'est plus, comme jadis, qu'une simple bourgade d'indigènes. Sur la rive opposée où s'était élevée, comme par enchantement, une ville américaine, tout a disparu : habitants et maisons. Ceux qui ne se sont pas trouvés assez riches ont poursuivi leur route pour la Californie, ou bien, pour la plupart, ont transporté leurs carapaces à *Navy-Bay*, où ils ont rouvert magasins et auberges. Faisons comme ces industriels : transportons-nous à cette nouvelle ouverture de l'isthme. Chagrès, son embouchure pittoresque, les beaux vestiges du château-fort de San-Lorenzo, n'ont conservé d'attraits que pour les touristes, et ce n'est pas pour eux que nous écrivons ces lignes. Qu'à leur tour ils aillent visiter ces antiquités qui signalent un passé remarquable, relever les sites enchanteurs de ces rives éblouissantes de verdure, paysages si dangereux et si pénibles pour l'émigrant. Quittons ce passé, abandonnons une nature rendue de nouveau à tous ses caprices, pour décrire les merveilles plus positives de la civilisation, conquêtes à la fois glorieuses et utiles, tant aux générations actuelles qu'à celles à venir.

Navy-Bay, ou *la Baie du Limon*, est à 6 à 7 milles à l'Est de l'embouchure du Chagrès, et à peu près à la même distance Ouest de Porto Bello. Elle se prolonge de 4 à 5 milles dans les terres, et offre partout un sûr mouillage et de bons atterrissements. Le long de *Manzanilla-Island* (île du Mancenillier) est un espace étendu où les plus grands navires peuvent venir s'amarrer dans une profondeur d'eau suffisante pour em-

barquer et débarquer de bord à bord. Nous sommes ici par 9° 25′ de latitude Nord et 82° 20′ de longitude Ouest du méridien de Paris.

Que l'on arrive directement d'Europe par les navires à vapeur anglais, ou que ce soient les steamers américains de New-York qui vous débarquent à ***Navy-Bay***, du pont du navire on saute sur ce solide ***wharf***, dont tribord est consacré à la marine et bâbord sert de débarcadère au chemin de fer. Voyageurs et bagages changent immédiatement de véhicule sans toucher seulement la terre, s'ils ne recherchent pas eux-mêmes le séjour d'*Aspinwall-City*. A moins de circonstances tout exceptionnelles, à peine a-t-on le temps de faire autre chose que surveiller le débarquement et le rechargement des bagages. Vous ne pouvez qu'à la dérobée jouir du coup d'œil de cette île à l'apparence si trompeuse, avec sa luxuriante végétation, parmi laquelle les variétés infinies de palmiers se balancent si gracieusement à la plus légère brise. La vapeur chauffe et vous entraîne sur la terre ferme de l'isthme.

Comme j'ai fait un séjour forcé de dix jours sur cette plage, et que vous pouvez passer par les mêmes dangers, je la dépeindrai telle que j'ai été à portée de la juger; la plupart de ces observations sont d'ailleurs applicables, en tout ou en partie, aux autres localités de l'isthme; mais de toutes, cette nouvelle ville est la plus dangereuse.

Pour en donner l'idée en peu de mots, elle est désertée par les résidents, quand ils sont malades, pour

aller à Porto-Bello, appelé jadis *le tombeau des Européans!* ou à Chagrès, dont l'insalubrité est proverbiale. Les gens plus riches poussent jusqu'à Carthagène, lorsqu'ils craignent de succomber à *Navy-Bay*, où la plus légère indisposition prend de la gravité.

La population est en grande partie composée des aborigènes de la Nouvelle-Grenade, race espagnole croisée à l'infini avec l'africaine, et dont le sang caraïbe est aujourd'hui la partie la moins abondante. Les blancs sont généralement des Américains y faisant le négoce, tenant les *bars* et hôtels, ou employés comme agents et ouvriers par la compagnie du chemin de fer.

Cette compagnie, W. Aspinwall et John Stephens, directeurs, se forma en 1849 et employa plus d'une année à faire les explorations et relevés nécessaires pour établir le chemin de fer. Il fallut aussi l'agrément du gouvernement républicain de la Nouvelle-Grenade, qui donna à la compagnie avec empressement cette île *Mancenillier*, cadeau qui ne lui coûta guère, car pas un être humain ne pouvait réclamer l'îlot marécageux qui n'avait jamais eu d'emploi, et où le pied de l'homme avait à peine laissé une empreinte. Cet endroit maudit est aujourd'hui le siége d'une entreprise colossale, à laquelle travaillent sans relâche plus de deux mille hommes. Les terrains expropriés à travers les forêts vierges ont été payés d'autant moins cher qu'ils prennent, sur les bords du tracé, une valeur quelconque qu'ils n'avaient jamais eue depuis la création, les bêtes sauvages ayant seules pu y pénétrer. Il a fallu

travailler enfoncé jusqu'à la ceinture dans l'eau croupissante de ces marais, y couper des essences de bois aussi pernicieuses souvent que les animaux venimeux habitants de ces cloaques. Les blancs y ont succombé par centaines, et les travaux y sont restés définitivement un privilége de la race de couleur. Conviction du reste bien arrêtée chez moi, depuis un tiers de siècle, et après un séjour prolongé dans des régions similaires, à cette même Guyane française, dont je pense qu'on a fait un malheureux choix comme colonie pénitentiaire. Bien des tombes ont été creusées depuis deux ans dans les mares infectes de la Nouvelle Grenade, et la Guyane ne sera pas épargnée davantage.

La ville d'*Aspinwall* a été construite sur la côte ouest de l'île *Mancenillier.* Cette île, unie, plate et de peu d'élévation au-dessus des marées, qui ne montent jamais à plus de dix-huit ou vingt pouces, est séparée de la côte Est de la baie du Limon par une passe navigable quoique étroite. Les eaux pluviales dont elle est baignée et qui n'ont pas d'écoulement, s'évaporent dans la saison sèche en miasmes délétères. Il a fallu établir les divers *wharves* et bâtiments sur pilotis, ainsi que le chemin de fer qui relie l'île au continent. Sur la terre ferme, également, on a été contraint à des transports de terres et à des remblais considérables. Les eaux des pluies diluviennes qui, en certains endroits, montent des deux côtés des rails jusque sur la voie ferrée, rendent les réparations incessantes pour que le service locomotif ne soit jamais interrompu.

L'île, d'environ un mille de longueur sur un mille et demi de largeur, n'est défrichée que juste sur la plage où ont été établis le chemin de fer et ses différentes dépendances. Tous les hôtels et magasins se sont groupés autour, de proche en proche. Il y a aujourd'hui plus de quatre-vingts maisons; elles sont toutes en bois, mais la plupart de très grande dimension. Les divers bâtiments de la compagnie sont surtout remarquables et construits en matériaux d'importation. Aucun culte n'a encore de temples. Entre le débarcadère, tracé en ligne droite, et le rivage capricieux de l'île, il y a des espaces encore baignés par les eaux de la mer, appelés *water-lots* et destinés à être comblés. Ces terrains à bâtir seront les plus recherchés, comme à San-Francisco. La compagnie n'en veut pas encore disposer.

Cette place ne produit absolument rien, pas même d'autre eau douce que celle des pluies, qu'on recueille dans de grands tonneaux, citernes placées au pied des toitures. Toute la victuaille est importée des marchés voisins de Chagrès, Porto-Bello, San-Blas et principalement de Carthagène. San-Blas est un littoral encore tout indien. On n'y reconnaît même pas le gouvernement de la république de la Nouvelle-Grenade. Ces moricauds forment un État dans l'État, sont demeurés complétement indépendants et tiennent en suspicion toute face blanche. C'est s'exposer beaucoup que d'y pénétrer. Cependant, comme on prétend que ce serait sur ce point, où l'isthme est le plus resserré, que le percement du canal de jonction serait de la moins

difficile exécution, dernièrement des ingénieurs anglo-américains sont venus le visiter. Ils ont dû être très circonspects dans leurs investigations, ayant été obligés de se faire passer pour des apôtres de l'humanité à la recherche des simples bienfaisants. Ils auraient été en danger d'être massacrés, si on se fût aperçu qu'ils venaient en éclaireurs de la civilisation. Les Indiens savent assez d'histoire pour ne pas ignorer que partout où les blancs pénètrent les sauvages doivent reculer et même disparaître.

L'île *Mancenillier*, de formation primitive de coraux, a reçu, d'une riche végétation et des divers détritus, une consistance suffisamment solide pour pouvoir se couvrir d'une épaisse forêt. On ne la défriche qu'au fur et à mesure des besoins. Toutes les constructions fesant face à la mer sont adossées aux forêts vierges. Le sol de celles-ci est détrempé, chargé de vignes, lianes et détritus, qui en barrent l'accès; et puis, qu'y aller chercher? Il n'y a ni bons végétaux, ni gibier, ni oiseaux. Des vautours chargés du nettoyage de la ville, voilà toute l'ornithologie. Il n'est pas jusqu'à cette verdure, de l'aspect le plus charmant, qui ne soit malfaisante. Le mancenillier (*manzanilla*), qui a donné son nom à l'île, y est très abondant. L'aspect de cet arbre est superbe, son fruit séduisant, son feuillage élégant; mais tout en lui est aussi dangereux qu'engageant : ses émanations, son ombrage, sa sève laiteuse, et par-dessus tout sa belle pomme d'or, fruit fatal qui semble toujours voué à la perdition de l'humanité! Le bois

est très propre à des ouvrages d'ébénisterie et de tour. J'ai possédé une belle crosse de fusil sculptée avec le bois du mancenillier; elle m'a été dérobée dans l'isthme même. Tant que l'arbre est vert et sur pied, c'est à qui n'y portera pas la hache. Il y a aussi d'autres arbres, des arbustes et des herbes de cette famille dangereuse du genre *euphorbe*. Quoique la médecine leur emprunte divers médicaments, leurs gaz n'en sont pas moins pestilentiels. Les palmiers, par compensation, abondent et sont du plus pittoresque effet; mais comme la terre ferme est également couverte des mille espèces de cet arbre, donné un jour de grâce aux contrées tropicales, on n'a pas besoin de s'adresser à ceux de l'île *Mancenillier*, d'une exploitation moins facile et plus dangereuse. L'herbe même, avec l'éclat de sa verdure, ne vaut rien. On importe pour la boucherie des bêtes bovines et ovines, destinées à être tuées suivant les besoins. Quand ces malheureux animaux ont seulement passé deux semaines dans l'île, ce sont de vrais squelettes. Ce pâturage n'a que des vertus purgatives et rien de nutritif; aussi est-on obligé de se dépêcher à tuer bœufs et moutons pour qu'ils ne meurent pas de faim dans ces funestes pacages. Quelquefois ces pauvres bêtes tentent de suppléer à l'insuffisance de l'herbage par les feuilles et les fruits des arbres, mancenilliers ou autres; ce n'est plus alors d'étisie mais d'empoisonnement qu'elles crèvent. Qu'on juge par là combien est saine la nourriture qui sort des boucheries!

Tout le monde est malade à *Aspinwall-City :* blancs, cuivrés et noirs; c'est l'état normal après une semaine de résidence; il faudrait être de fer pour ne pas ressentir les influences du climat. Les fièvres aiguës, bilieuses, cérébrales, sont mortelles au second accès quand vous avez échappé au premier. Et quels soins attendre des spectres qui vous entourent? Ils sont déjà assez embarrassés de leurs propres personnes. Même avec de l'argent on ne peut trouver ni un bon médecin, ni un pharmacien connaissant son métier, ni une garde pour vous donner de la tisane ou vous renouveler assidûment la provision d'eau douce. Combien en peu de jours ai-je vu mourir d'Européens qu'un peu de soins auraient sauvés! Le médecin américain qui exerçait sur cette place ne voulait pas se déranger pour les pauvres, dont le domicile, comme celui des chiens, était sous les wagons de la compagnie du chemin de fer, ou sous les auvents de quelque boutiquier compatissant. Quant à ce médecin de nom, je ne sais pas s'il fallait lui en vouloir de ne pas prodiguer ses ordonnances : je l'ai vu lui-même tomber très malade ayant avalé une dose d'émétique pour un sel purgatif. Cet Esculape avait pour complice dans cette espèce de suicide un apothicaire de sa force. Voilà en quelles mains vous tombez si votre santé vient à se déranger!

J'ai pourtant pu résider dix jours à *Aspinwall-City*, dans l'hôtel français de ce nom qui n'est pas le plus beau de la ville, mais qui est celui dont la cuisine passe à juste titre pour la moins mauvaise. C'est aussi

le plus sûr (je n'y ai été volé que deux fois). Les maîtres, dont un Corse (1) et l'autre un Italien, sont de braves gens et méritent la préférence à tous égards.

Les meilleurs lits sont tout bonnement des fonds sanglés, avec un morceau de calicot pour couverture. Si l'on parvient à obtenir une moustiquière et à ne pas être plus d'une demi-douzaine dans une chambre où la pluie ne pénètre pas trop, on n'a que des grâces à rendre à la Providence; un prince ne serait pas mieux traité. Ce qui est important avant tout est de conserver la position verticale pour se donner un peu de soins à soi-même, car horizontalement, vous êtes abandonné à la nature, et là-bas cette tendre mère n'est qu'une terrible marâtre. Quant à moi j'ai été royalement partagé pour la santé; n'ayant jamais abusé, j'ai conservé une organisation forte par son parfait équilibre; je sais d'ailleurs me traiter. Voici le régime que je m'étais

(1) Pierre Luigi, d'Ajaccio, fier, à juste titre, d'être né dans le berceau de Napoléon. Matelot à bord d'un navire de l'État, il déserta, il y a quinze ans, pour faire de l'industrie sur ces côtes. Il a été au Mexique et à Chagrès, d'où il arrive; possesseur aujourd'hui d'une petite fortune il brûle d'aller la partager avec sa vieille mère, qu'il chérit et vénère, et à laquelle il n'a pourtant jamais donné ni demandé de nouvelles. Singulière contradiction! Il ignore s'il est assez heureux pour la posséder encore, et n'a pas le courage d'écrire seulement une lettre pour s'en assurer! Je cite ce fait, excessivement commun dans ces régions tropicales, pour démontrer à quel degré d'apathie elles conduisent même les natures d'une origine énergique.

imposé dans cette infirmerie : je prenais café et thé deux ou trois fois par jour ; à mes deux repas, déjeuner et dîner, je buvais du vin de Bordeaux coupé avec moitié eau. Sans me priver entièrement de fruits, j'en mangeais avec infiniment de réserve. Dans l'intervalle des repas, pour étancher la soif continuelle, je buvais à la glace mais en mettant de l'eau-de-vie dans l'eau, et en y ajoutant toujours force camphre. C'est lui, c'est ce bienfaisant camphre, que je regardais comme mon sauveur. Mes poches en étaient remplies; je le humais, je le mâchais sans cesse, en face des bonnes comme des déplaisantes émanations : je les tenais toutes en même défiance. Matin et soir, en me levant et en me couchant, je m'épongeais de la tête aux pieds avec de l'eau froide mélangée d'eau-de-vie camphrée. J'absorbais plus de camphre que jamais momie embaumée, pour tenir à distance miasmes et animalcules. Jusqu'aux moustiques si friands de ma peau, qui ne m'abordaient plus qu'avec une extrême circonspection. Je ne saurais trop recommander cet exemple à tous les voyageurs. Prodigalité de camphre jour et nuit. Mon lit en était rempli, ce qui me permettait de dormir ma fenêtre ouverte, quoique l'air de la nuit soit reconnu le plus dangereux, non-seulement parce qu'il est frais et humide, mais à cause des vapeurs qui s'élèvent d'une terre échauffée toute la journée par un soleil brûlant. Il est d'ailleurs prouvé que pendant le sommeil le système est plus relâché, que les pores ouverts davantage à la transpiration ren-

dent le corps en repos plus impressionnable. C'est alors que vous êtes tout à fait livré aux gaz putrides dont l'action sur les organes vivants développe si rapidement les symptômes de l'empoisonnement miasmatique. Conclusion et moralité : dans la ville d'*Aspinwall* fermez bien portes et fenêtres, si vous craignez voleurs et peste. Vous êtes aussi moins exposé à l'atteinte des miasmes délétères dans les appartements élevés que dans les rez-de-chaussée, surtout si c'était par la toiture que vous pussiez les aérer.

L'usage du tabac, dont la Providence n'a pas pour rien doté ces pays, est très hygiénique. Priser est bon; chiquer n'est pas mauvais; fumer est encore mieux pour écarter les funestes influences.

Quand je sortais, le soleil avait beau paraître voilé, je n'en prenais pas moins mon parasol, qui d'ailleurs me servait en cas de pluie. Il est bon de garnir l'intérieur du chapeau de quelques feuilles de papier pour atténuer l'effet des rayons solaires. L'isthme étant par 8 et 9 degrés de latitude, subit deux fois l'année les dangers d'un soleil vertical, vers le 21 avril et au milieu d'août, époque où je m'y trouvais.

Voici le relevé de mes observations au thermomètre centigrade à l'ombre, exposition au Nord de la chambre que j'occupais. Comme nous étions dans la saison de l'hivernage, tous les jours le tonnerre grondait, et les averses étaient fréquentes surtout la nuit. Le ciel, couvert tous les matins, ne s'éclaircissait généralement que dans l'après-midi.

1852.	Au lever du soleil.	9 heures du matin.	3 heures après-midi.	9 heures du soir.
8 août.	21°	23°	25°	24°
9	24 15	24 30	26	25 50
10	24 10	24 30	27	24 30
11	22	24 30	25 30	24 30
12	23	24 30	25	23
13	23 10	23 30	25 30	24 30
14	23 05	24 30	25 30	25
15	23 10	24 40	25 15	23 20
16	22 25	25	25 20	22 10
17	21 50	24 15	25 35	23 50
18	21 45	25 30	26 20	25

Les vents régnaient presque constamment de ouest-nord-ouest, très favorables à l'entrée des navires. La brise commence généralement le matin et tombe dans la soirée. Les navires en profitent pour sortir à la marée descendante. Tandis qu'elle s'élève de plusieurs mètres de l'autre côté de l'isthme, la marée n'est pas de deux pieds sur cette côte de l'Atlantique. De là cette différence du niveau des deux Océans qu'on a si souvent opposée aux projets de jonction à l'aide d'un canal.

A la moindre humidité aux pieds je changeais de bas et de souliers, après m'être bien essuyé les pieds et les avoir frictionnés avec mon eau-de-vie camphrée. Les bains froids tous les trois ou quatre jours sont d'une bonne hygiène, provoquent au sommeil dont on ressent la privation les premiers jours. L'action du feu est aussi très salutaire; les fumigations de bois purifient l'air des appartements.

Je me suis un peu appesanti, et j'ai peut-être trop délayé et répété certaines observations; mais il est plus important de prémunir que de charmer. Faute de précaution vous succombez sous l'ennemi. Ne traversez un pareil champ de bataille qu'armé de pied en cap, œil et oreille au guet. Vous portez alors en vous le principe mortel plus actif, gardez-vous donc bien de fournir aliment à son développement. Évitez une excessive fatigue; ne sortez pas à jeun : les émanations ont plus de prise sur un estomac vide. Si vous vous mouillez étant en transpiration, changez le plus vite possible; ne buvez de rien avec excès et mangez modérément. Tâchez de maintenir votre canal digestif entre les extrêmes de la constipation et du relâchement. Redoublez de précaution à cet endroit.

Même en revenant d'habiter la Californie, on est choqué de l'absence de police et de lois. Cette nouvelle place de *Navy-Bay* ne possède encore ni justice ni édilité. Elle fesait partie géographiquement du district de Chagrès, et jusqu'à présent on a continué de la sorte. C'est une négation de toute société gouvernée et civilisée. Les Américains qui ont entrepris le chemin de fer se gouvernent par leur compagnie, et ce sont leurs capitaines, administrateurs et supérieurs qui sont leurs alcades. Le reste de la société n'ayant pas l'ombre d'une organisation, les marchands et propriétaires de l'endroit ont, en désespoir de cause, fini par créer un alcade de leur choix. C'est un pauvre petit *caballero* de Carthagène qui est venu se dévouer à cette fonction. Il

dépérit à vue d'œil d'ennui et de fièvres, et peut-être à l'heure où j'écris ces lignes, a-t-il rendu le dernier soupir. Il était on ne peut plus mal quand j'ai quitté. Il paye quarante dollars par mois pour sa pension et ne jouit d'aucune espèce de traitement. Les agents de la force publique n'existent pas encore; le signor alcade exécute lui-même ses ordonnances : il est le premier martyr du pays dans toute la force du terme. Nous logions sous la même toiture, nos lits n'étant séparés que par quelques planches. C'est à travers les fentes de cette cloison que je lui portai plainte un matin des vols dont j'avais été victime pendant la nuit: il me répondit qu'on venait de lui voler aussi, à lui-même signor alcade ! et pendant qu'il sommeillait, la malle de l'Allemand décédé la veille entre nous deux, et dont il avait pris la charge comme magistrat. Il m'avoua naïvement qu'il ne découvrait jamais rien, et qu'il ne fallait parler des vols consommés que pour s'en servir comme de leçons à l'avenir. Je compris qu'il voulait me convaincre que dans l'isthme de Panama le bien ne venait pas mais s'en allait en dormant. Maxime consolante et on ne peut plus honorable pour cette juridiction.

Un meurtre avait été commis quelques jours auparavant. Le grand-juge de Chagrès, informé du fait, finit par arriver sur les lieux. On m'introduisit à ce haut fonctionnaire, gros mulâtre ressemblant plus, et d'habit et de mine, à un commandeur d'habitation qu'à un fonctionnaire judiciaire; il débuta, en débarquant de son canot et avant de se transporter sur le théâtre du

crime, par faire une partie de billard, et par avaler quelques tournées de whiskey. Si javais eu personnellement à démêler avec cette justice, je me serais récrié : «Ramenez-moi plutôt en Californie! » Car encore mieux que dans cette contrée, il faut avoir sans cesse le pistolet à la main pour se faire justice soi-même.

Par compensation on n'a aucun tracas de police ni de gêne en douane. Le port, franc comme tous ceux de l'isthme, n'a pas même encore de capitaine de port. Chaque patron de barque continue à y être *maître après Dieu*. Un chef de port pour la navigation ne peut tarder longtemps à venir régulariser l'ancrage et le pilotage, le mouvement de la rade grandissant d'une manière prodigieuse. La place d'Aspinwall-City n'en est pas moins très mal approvisionnée. On dit que les maisons de commerce auxquelles New-York avait fait des avances, ont tellement négligé les retours qu'on a fini par leur retirer tout crédit. Aujourd'hui leurs assortiments en ressentent l'effet.

Il ne faut en rien se formaliser de la simplicité et de la diversité des costumes. Sous ce brûlant climat, le vêtement le plus léger est le plus à la mode. Chacun se met comme bon lui semble : la loi est muette sur les outrages aux bonnes mœurs et à la pudeur. Chaque nationalité disparait sous la bizarrerie de l'accoutrement. Cependant à quelques traits on peut encore se reconnaître. L'Américain porte une chemise de laine de couleur, un pantalon, de grosses bottes et un feutre; le créole aime la toile et le coton blanc, les souliers-pan-

toufles et, par-dessus tout, le chapeau de paille de Panama ou de Guyaquil. La distinction est dans la finesse de ce tissu végétal. Les Européens achèvent d'user leurs habillements de bord, suivant leurs nationalités respectives : larges, prodigues et comfortables chez les Anglais; délicats et insuffisants chez les Français. Quant à l'Africain, il brille par sa simplicité : affranchi de toute contrainte, il ne porte, et encore tout au plus, que *le calimbé*, diminutif du caleçon de bain. Leurs noires compagnes ne poussent pas plus loin la recherche de *la fashion*, ou bien elles se couvrent de *mirifiques falbalas*, lorsqu'elles cherchent à plaire et à séduire.

Il y a deux manières tranchées de franchir l'isthme pendant la saison des pluies et lorsqu'on n'a plus que les mules pour véhicules, ou à sec, ou en consentant à se mouiller complétement. J'ai passé par les deux. Avec chapeau, manteau, longues bottes imperméables, vous pouvez arriver à sec comme sortant d'une boîte; mais vous avez excessivement chaud et vous êtes épuisé. Cependant, en prenant la précaution de ne pas se découvrir trop vite à l'arrivée, c'est encore la plus prudente manière de cheminer. L'autre, que je préfère pourtant pour mon compte, est beaucoup plus simple et me laissait respirer à l'aise : un pantalon de toile, des chaussons de lisières, une chemise de laine et un chapeau de paille. Je me suis trempé plusieurs fois jusqu'aux os; entre chaque ondée le soleil ou la transpiration faisait fumer mon léger costume, et mon enveloppe cutanée se séchait par l'évaporation.

Je me considérais comme dans un bain ambulant. En arrivant j'ai changé de la tête aux pieds, je me suis épongé avec de l'eau-de-vie camphrée et, sous mes nouveaux vêtements, j'éprouvais un bien-être délicieux. J'ai moins ressenti que mes compagnons constamment secs les fatigues de dix heures d'équitation. Pour les tempéraments robustes, je conseille ma méthode; pour les personnes délicates, les femmes principalement, l'emballage sous les imperméables est préférable.

En général, que l'on séjourne ou que l'on ne fasse que traverser l'isthme, il faut porter de la laine ou de la flanelle de préférence au coton, et repousser tout à fait la toile. Les natifs, à l'approche d'une ondée, qu'ils soient en course ou au travail extérieur, retirent précipitamment leur chemise (quand ils en ont une), et l'abritent au sec; quand la pluie est passée ils la remettent. Cette façon hygiénique de se garer de l'humidité est vraiment très ingénieuse. La transpiration, arrêtée momentanément par l'ablution, reprend avec plus de vigueur sous le vêtement sec. C'est un tonique hydropathique qui ne coûte que peu de peine, n'entraîne à aucune dépense, et n'interrompt ni les travaux ni le voyage. Un petit morceau de toile cirée, en façon de sac, suffit pour abriter la chemise. Il est difficile de se charger d'un plus léger bagage.

On trouve du café et du thé à peu près partout. Le lait est plus rare, quoique vous aperceviez des troupeaux de vaches dans les pâturages. C'est, du reste, la

même chose au Mexique, en Californie et en Orégon. Il y a paresse, incurie, irrégularité et négligence dans la pratique de traire les vaches, et cette industrie est complétement dédaignée. Mélangez du vin ou de l'alcool avec l'eau ; qu'elle sorte de source ou de rivière, elle a besoin d'être corrigée, étant saturée de toutes sortes de décompositions végétales ; la boire pure est reconnu extrêmement pernicieux, surtout pour les Européens.

Il y a régulièrement deux départs par jour de *Navy-Bay* jusqu'à *Barbacoa* : le premier, à neuf heures du matin, par les wagons : il n'y a qu'une première classe pour les voyageurs ; le second départ, une demi-heure après, par les plates-formes de marchandises. Ce dernier train prend aussi des voyageurs, leur fait payer le prix des premières classes et les transporte comme des colis. Les trains de marchandises marchent un peu moins vite que ceux de voyageurs. A l'arrivée des *steamers* comme au départ, des services spéciaux sont organisés avec promptitude. Le soir, les trains partis le matin reviennent à *Aspinwall-City*. Le prix du parcours de ces 21 milles est de 8 dollars, et la durée du voyage de trois ou quatre heures. On arrête cinq ou six fois pour desservir les stations et faire le bois qui entretient la vapeur. Les marchandises sont tarifées de trois ou quatre classes, par mille depuis 40 *cents* jusqu'à 100 *cents* (1 dollar) le tonneau de 1,000 kilog. Tout cela est sans opposition et sans surveillance : aussi est-ce cher. Le prix pour les voyageurs, qui est en moyenne, aux

États-Unis, de deux *cents* (10 centimes) par mille, est ici de 40 *cents* (2 francs) : vingt fois plus ! A mesure que les travaux marcheront le tarif s'abaissera sans doute, mais il ne sera jamais à bon marché, vu le capital énorme qui a été dépensé, les frais élevés d'exploitation, et par-dessus tout, l'arbitraire et le despotisme de la Compagnie.

Il est difficile de se défendre d'un sentiment d'admiration lorsqu'on se voit emporté à toute vapeur, soit sur le bras de mer, soit au travers de ces marais où tant de forces humaines ont été sacrifiées pour servir de fondation au tracé sur lequel vous parcourez ces antiques forêts, dont le cachet si sauvage borde les deux côtés de la route. Rien n'est plus pittoresque que cette variété d'arbres ; ce sont à près les mêmes paysages que sur les bords du Chagrès. Seulement cette végétation mutilée, abattue par la hache, dont les débris gisent encore sur le sol conquis, annoncent le passage de l'homme et semblent condamnés à y attester la victoire de la civilisation et les triomphes du génie et du travail.

Avec la carte en tête de cet ouvrage, vous allez pouvoir suivre la route, de station en station, jusqu'à Panama.

En quittant *Aspinwall-City* la première station est à *Monkey-hill* (Montagne des singes) ; c'est là où fut choisie la place du cimetière. Le wagon funéraire ne s'y arrête malheureusement que trop souvent pour y déposer les décédés dans l'île *Mancenillier*, où l'on

ne pourrait leur donner qu'une sépulture livrée aux requins ou abandonnée aux vautours. Dans le vocabulaire de l'île, on ne dit plus : « un tel est mort, » mais « il est parti pour la Montagne..... ».

On s'arrête ensuite à la station de *Gatun*, 7 milles et demi de distance. On a construit sur la petite rivière de ce nom, en face du village qui est sur l'autre rive du Chagrès, un joli pont viaduc, de 25 mètres de longueur, en forme d'arc de triomphe. Les natifs, sur l'autre rive du fleuve, au nombre de 1,000 à 1,100, sont gens assez débonnaires, mais avec lesquels les voyageurs n'auront plus de rapports. La population dangereuse de ces contrées n'était pas l'aborigène; c'était celle des vagabonds que l'émigration y avait attirés pour faire le service des bateaux : la plupart étaient de mauvais nègres de la côte ou des Antilles, qui évacueront la place aussitôt que le chemin de fer étant entièrement fini, il n'y aura plus raison d'être à ce service extraordinaire de bateaux et de mules.

Sur tout le parcours on rencontre des maisons de bois et des constructions neuves qui servent aux ouvriers chargés des travaux et de l'entretien de la voie ferrée. Dans les parties marécageuses et pendant la saison des pluies, les eaux s'élèvent dans ces bas-fonds jusqu'au niveau des rails, et parviennent même à se joindre sur le chemin, ce qui amollit les remblais et nécessite alors de nouveaux travaux aussi pénibles que coûteux. Ce sera encore longtemps la plaie de cette entreprise. Les convois ralentissent toujours leur marche dans ces

parages. Voici l'itinéraire : De *Gatun* à *Lion-hill station*, 5 milles et demi ; le terrain étant raffermi, la voie ferrée ne laisse rien à désirer ; elle continue à être toujours bonne en passant par *Miller's-station*, *Buio-Soldado*, *Aqua-Salud*, *Barbacoa*, jusqu'au pont de *San-Pablo*, à 22 milles de rails de la côte atlantique et à plus de 40 par le cours tortueux du Chagrès. Des wagons vous apercevez, en approchant de *San-Pablo*, le *Mont-Géant*, d'où Balbao fut le premier qui entrevit à la fois les deux grands océans.

Quand j'ai passé par là, en août dernier, on y transportait pièce à pièce le pont en construction sur le fleuve, qui était arrivé tout confectionné de New-York ; il n'y avait plus qu'à l'ajuster sur les pilotis et les piles en pierre déjà élevées sur les deux rives. A l'heure qu'il est il doit être praticable ; maintenant qu'on jouit de la saison sèche on doit poursuivre activement la voie qui ira, avant la fin de l'année, jusqu'à Gorgone. En attendant il faut encore traiter avec les bateliers pour s'y rendre, et pousser même au delà sur la rivière jusqu'à Crucès dans la saison de l'hivernage. Encore une année et cette dernière place, qui est la tête de la navigation du Chagrès et qui fut autrefois le point intermédiaire de la vieille route entre Panama et Porto-Bello, ne sera plus qu'une place tout à fait retirée, et certes elle ne laissera pas de regrets.

Jusque-là, à la rigueur, avec l'aide des idiomes anglais et français, on a pu se tirer d'affaire. Mais la langue espagnole est celle, quoique bien corrompue, des

natifs de l'isthme. Il faut donc, tant bien que mal, en apprendre quelques mots pour se faire comprendre des bateliers, muletiers, aubergistes, etc. Voici quelques-uns de ces mots les plus indispensables et qui reviennent à tous moments :

Appeler, *llamar*.
Argent, *plata*.
Arrêter, *alto*.
Auberge, *posada*.
Au secours, *socorro*.
Bateau, *barco*.
Boire, *beber*.
Chapeau, *sombrero*.
Chercher, *buscar*.
Combien ? *cuanto*.
Corde, *cuerda*.
Courrir, *correr*.
Dame, *señora*.
Domestique, *criado*.
Eau, *agua*.
Eau-de-vie, *aguardiente*.
Eh! l'ami, *hombre!*
Elle, *ella*.
Hôtel, *fonda*.
Lui, *el*.
Malade, *enfermo*.
Malle, *baul*.
Manteau, *capa*.
Marcher, *marchar*.
Moi, *yo*.
Monsieur, *caballero*.
Mule, *mula*.
Ne pas pouvoir, *no poder*.
Non, *no*.
Oui, *si*.
Pain, *pan*.
Payer, *pagar*.
Piastre, *pesoduro*.
Pluie, *lluvia*.
Prendre garde, *tener-cuidado*.
Réal, *real*.
Rivage, *ribera*.
Sel, *sal*.
Soleil, *sol*.
Toi, *tu*.
Tomber, *caer*.
Tuer, *matar*.
Viande, *carne*.
Vin, *vino*.

Il faut discuter le prix d'avance pour avoir un bon bateau couvert quelle que soit la saison : il est prudent de s'abriter soi-même ainsi que ses bagages contre la

pluie et les rayons du soleil. La lune même est dangereuse. Faites le prix jusqu'à Crucès, ce n'est pas plus cher; sauf à quitter le bateau à Gorgone quand vous aurez pris langue. La navigation en remontant se fait à la perche : avec la rame on ne vaincrait pas le courant. Les barques labourent souvent le fond cailllouteux du fleuve, et les canotiers sont alors obligés de sauter dans l'eau pour dégager l'embarcation et la remettre à flot. Ce n'est pas leur costume qui les gêne pour cette opération. En trois ou quatre heures on peut atteindre Gorgone, où il faut prendre des hommes de peine pour monter le bagage jusqu'à une des pauvres auberges ouvertes aux voyageurs. Il est de rigueur d'y passer la nuit s'il est plus de midi quand vous y arrivez. A moins d'avoir couché à *Barbacoa*, en quittant le chemin de fer, vous ne pouvez être à Gorgone qu'à l'entrée de la nuit. Même en ne partant que le lendemain il faut, autant que possible, faire son marché avant de se coucher, pour être assuré d'avoir des mules qui ne soient pas de rebut, et sans se trop laisser faire la loi par les muletiers, qui sont en concurrence à présent, ne pas tant regarder au prix qu'à la qualité des bêtes, surtout pour les montures. Le prix roule de 12 à 16 dollars jusqu'à Panama. Celui qui n'a vu que les belles mules d'Europe trouvera toujours d'assez misérable aspect celles de la Nouvelle-Grenade. Mais si elles sont de petite taille et peu chargées d'embonpoint, elles ont des jarrets étonnants, des jambes d'acier et une dextérité

merveilleuse pour se diriger dans ces affreux chemins où elles risquent leur pied de confiance, d'instinct ou de mémoire, dans des trous pleins d'eau que vous n'oseriez leur conseiller. Ne prétendez donc pas à en savoir plus qu'elles; bornez-vous à bien les tenir en bride, et laissez-les choisir leur passage, pourvu qu'il ne compromette pas votre tête ou vos genoux. Ne prenez ni la direction ni la queue du convoi. En tête vous iriez en éclaireur; ce n'est pas votre rôle : laissez-le aux plus téméraires ou à ceux qui sont plus expérimentés que vous; en queue tout à fait, vous n'êtes pas à même de recevoir assistance s'il vous arrive malheur. Dans le milieu on est toujours mieux : les guides sont plus à portée; vous êtes à la fois sous l'œil de ceux qui vous suivent et en mesure de profiter de la marche de ceux qui vous précèdent. Gardez-vous bien de devancer les guides, parce que, à certains endroits qu'ils connaissent, la ravine, resserrée entre les rocs qui la surplombent souvent de 15 pieds de chaque côté, ne laisse absolument passage que pour un seul et bien juste. Si vous aviez le malheur de vous y rencontrer face à face avec un voyageur marchant en sens inverse,

Il *faudrait* disputer dans cet étroit passage
Des vains honneurs du pas le frivole avantage.

Sérieusement parlant, je ne sais pas comment on parviendrait à s'en retirer : deux mules chargées arrivant nez à nez, ne pourraient ni avancer ni reculer. Heureu-

sement les guides, prévoyant de part et d'autre le danger, crient pour signaler, et se portent en tête du défilé.

On arrête de temps en temps pour se rafraîchir et se rallier, mais sans quitter la selle. Les mules de bagage ne marchent pas aussi vite que celles des voyageurs; souvent il faut remettre leur charge en équilibre, et, toujours affamées, elles broutent tant qu'elles peuvent. Cependant, comme il n'est pas prudent de laisser ses équipages derrière soi, il est bon de les faire partir en avant le plus tôt qu'on peut; on les rattrape toujours. Huit heures est la durée moyenne ordinaire de cette cavalcade. Au bout de ce temps-là, maîtres, valets et valises doivent être rendus à Panama. La dernière heure est sur une bonne route, au milieu des bois d'orangers et de citronniers. Dans la saison sèche, la route de Gorgone est praticable, et, à moins d'accident particulier, elle doit vous rendre au but sains et saufs. Dans l'état actuel des choses, pendant l'hivernage, c'est-à-dire de juin en décembre, on brûle Gorgone et on continue, avec les bateaux pris à San-Pablo, jusqu'à Crucès. De *San-Pablo*, ce trajet par eau prend au moins six à sept heures; c'est plus du double, Gorgone n'étant qu'à moitié route. Les jours sont d'une longueur presque toujours égale: jusqu'à sept heures on y voit très clair. Ainsi, en quittant le chemin de fer à une heure après midi, vous pouvez arriver avant la grande obscurité à Crucès. Si vous aviez couché à *Barbacoa*, votre journée du lendemain

eût été à peine suffisante pour gagner Panama, et alors vous courriez risque de coucher sur vos malles au milieu des bois, heureux encore d'y trouver, sous le nom d'hôtels, des hangars couverts, il est vrai, avec des feuilles de palmiers, mais ouverts de tous les côtés aux vents et à la pluie.

A Crucès, il existe aujourd'hui des auberges assez passables pour le pays ; elles sont tenues par des Américains. Les muletiers particuliers et les compagnies de transport ne manquent pas. On doit agir en tout à Crucès comme nous avons indiqué à Gorgone. Si vous traitez avec des compagnies, faites-vous donner un récépissé constatant le moment précis où vous recevrez vos bagages, sous peine de retenue pour chaque heure de retard ; dans tous les cas ne payez par anticipation à personne, compagnies ou muletiers, au delà de la moitié du prix de transport stipulé ; le surplus en recevant vos effets. De Panama à Crucès, évitez de voyager si vous le pouvez avec les trente ou quarante mules du convoi d'or, car cette caravane obstrue souvent la route et ne rend aux voyageurs aucune espèce de service, pas même pour leur sûreté.

La compagnie du chemin de fer a donné l'espérance qu'aussitôt que le pont de San-Pablo serait praticable sur la rivière, où il aura 175 pieds de longueur, elle fera arranger un peu la route actuelle pour se rendre à Gorgone par terre en attendant l'ouverture de la voie ferrée. Les mules stationneraient donc là, à San-Pablo, où on les enfourcherait directement pour Panama (5 milles et

demi jusqu'à Gorgone et 20 milles environ de cette dernière place à Panama). Dans la même journée pourrait donc s'opérer la traversée de l'isthme. Si l'on s'effrayait d'un si rude voyage, on aurait la faculté de coucher dans un bon hôtel à *Barbucoa* ou à *San-Pablo*, et l'on arriverait le lendemain d'assez bonne heure à Panama pour se rendre à bord du steamer dans la baie du Pacifique. Ainsi, le voyageur avec ses bagages serait embarqué sur l'océan Pacifique le lendemain du jour qu'il aurait quitté l'autre océan. Ce serait sans doute une immense amélioration sur le passé qui prenait trois à quatre jours pleins de dangers pour ce transit, surtout si la route de Gorgone à Panama, comme on le promet encore, était suffisamment accommodée pour devenir praticable en hiver sans être obligé d'aller passer à Crucès. Loin de devenir meilleur, ce chemin de Crucès est plus abominable que jamais. Le gouvernement a bien affecté des fonds à son entretien; mais la majeure partie sert à payer les soi-disant ingénieurs Grenadins; les réparations qu'ils ont essayées, en plaçant des rondins de bois, longs de six pieds, en travers sur les plus mauvaises fondrières, sont tellement mal ajustés que les mules, effrayées de s'y prendre le sabot, refusent d'y passer et se jettent dans les bourbiers à côté, cent fois plus dangereux que n'était l'ancienne route.

On a, cet été, relevé sérieusement les devis sur les lieux mêmes par où doit passer le chemin de fer de Gorgone à Panama, et les travaux doivent être com-

mencés activement depuis la fin des pluies; douze cents ouvriers y sont, dit-on, affectés.

C'est dans cette partie de l'isthme, la plus mauvaise pour les voyageurs, qu'on aurait dû livrer d'abord le chemin de fer, mais la rivière de Chagrès n'a pas présenté une navigation assez assurée en toute saison pour transporter au centre de l'isthme les matériaux immenses qu'a nécessités l'entreprise et dont on se peut former une idée par le nombre des navires qui les ont apportés au travers des mers. Soixante-onze navires de New-York, et six de l'Angleterre pour les fers, ont été entièrement frétés par la compagnie.

Avant deux ans le passage de l'isthme de Panama ne sera plus qu'un voyage de Paris au Havre. Le canal de jonction, plus à l'est du côté de *San-Blas*, comme nous l'avons déjà dit, voie navigable qui peut seule satisfaire les nécessités du commerce maritime, sera percé avant dix années, et les deux océans seront *remis* en communication; nous disons *remis*, car il y a des savants qui prétendent que les deux Amériques n'ont pas été de toute éternité adhérentes. Le chemin de fer, loin d'être un obstacle pour le canal, sera au contraire un motif et un moyen. On sera mieux édifié sur les différentes hauteurs à parcourir ainsi que sur les niveaux; c'est là que gisent les plus grandes difficultés de l'entreprise.

Panama est la place la plus saine de tout l'isthme, par sa position sur un promontoire avancé dans la mer qui la baigne de trois côtés, et dont elle reçoit la brise en

opposition avec l'air insalubre de l'intérieur qu'elle refoule; il y fait très chaud toute l'année. Voilà, avec le peu de propreté des rues et les marais qui l'entourent et qu'avec un peu de travail on dessécherait facilement, les causes principales d'insalubrité pour les étrangers. L'eau douce y est rare; on est obligé de l'apporter à dos de mules, d'une rivière distante de trois milles. Avec une bonne municipalité, cette ville gagnerait beaucoup; car du côté de la batterie surtout, sa position est superbe. De grands travaux antiques, dont il y a des restes imposants, en feraient même une belle cité, si les vautours n'étaient pas seuls, avec quelques galériens, à la préserver des principales causes méphitiques. Sur tous les points habités de l'île vous rencontrez, comme animaux domestiques, ces tristes et dégoûtants oiseaux; s'ils ne sont pas précisément adorés comme l'ibis égyptien, ils ont du moins droit de bourgeoisie, et il est défendu de les molester sous des peines sévères.

Si vous devez séjourner quelque temps dans l'isthme, choisissez Panama pour résidence, de préférence à toute autre place; et, au lieu de vous mettre dans un hôtel (ils sont tous mauvais, chers et peu sûrs), louez un logement en ville ou en dehors des fortifications, et faites y faire votre cuisine. En vivant avec précaution et sans commettre d'excès, vous échapperez aux funestes influences. Les maladies épidémiques et contagieuses y sont plus rares que dans les contrées situées par les mêmes latitudes dans l'Atlantique. En général,

toute cette partie du côté Ouest de l'Amérique vaut mieux que la similaire sur la partie Est. Panama, qui doit son nom à l'abondance du poisson dans sa superbe baie, a un marché passablement approvisionné tous les jours. Résident dans l'intérieur de cette cité les principales autorités et les consuls. Nous en avons un Français toujours disposé à venir en aide à ses concitoyens. Le consul anglais reçoit la malle anglaise, et la réexpédie dans tout le Pacifique : c'est un riche et puissant personnage malgré les empiétements américains.

Du rivage à bord des paquebots à vapeur, il faut se rendre à ses propres frais, malles et voyageurs. Ne comptez pas sur les bateaux du bord ni pour embarquer ni pour débarquer. Arrêtez un canot à plusieurs, et faites bien votre prix d'avance avant de faire porter vos bagages sur la berge. Pour ce transport, vous traitez avec des nègres ou mulâtres, mais individuellement. Ils ne sont pas solidaires les uns pour les autres. Ils portent sur la tête et les épaules, et ne connaissent pas les moyens d'économiser et de doubler les forces par l'emploi de charrettes et de brouettes. Avec chacun, il faut débattre le prix de l'article dont il se charge, les faire marcher tous ensemble et ne perdre de vue aucun de ces marauds, très enclins au vol et difficiles à rattraper quand ils font fausse route avec le butin soustrait. Les marées sont très fortes et s'élèvent fréquemment à plus de cinq mètres. Il n'y a nulle trace de débarcadère; si vous craignez de

vous mouiller les pieds pour embarquer dans le canot, montez sur les épaules du plus robuste de ces portefaix, mais attendez-vous à une nouvelle demande de *plata*.

Avant de quitter Panama, nous allons répéter ce qui fut dit il y a deux années par une intrépide et spirituelle voyageuse qui nous tient de très près, et dont les récits, publiés alors dans tous les journaux, ont déjà utilement servi à ce voyage et seront encore consultés avec fruit :

« . . . . . Je suis très impatiente de quitter ce » pays-ci, où j'ai été dans la nécessité de réaliser un » tour de force pour le transport de mes marchandises » qui n'étaient pas subdivisées en assez petits colis; » leurs poids et dimensions les empêchaient de passer » par ce trou d'aiguille qu'on appelle l'isthme de Pa- » nama. Il a fallu tout déballer, et quand je n'ai pas pu » avoir de nouvelles caisses, c'est dans des sacs » qu'elles me sont arrivées; juge dans quel état et quels » frais! C'est grâce encore au bon curé de Crucès que » je suis parvenue à me tirer d'affaire.... Nos prévi- » sions ont été dépassées de beaucoup : au lieu de 4 à » 5,000 fr., il m'en coûtera 6,000 fr. de Paris à San- » Francisco, à cause des déballages et des retards. » Mes compagnons de voyage, qui n'avaient que de » petites malles et des sacs de nuit, sont déjà rembar- » qués. Mes marchandises m'ont placée à l'arrière- » garde. Évite mon école : ne prends que des bagages » de petites dimensions, ou tu te trouveras dans les » inextricables embarras que j'ai subis.

» Je vais maintenant te donner les détails de mon » voyage de Chagrès à Panama. En quittant Saint-Tho- » mas, d'où je t'écrivis, nous touchâmes à Porto-Rico, » Haïti, la Jamaïque, Sainte-Marthe, Carthagène, et » enfin nous débarquâmes à Chagrès, le 20 août, » après trente-quatre jours de mer. Aujourd'hui que le » bateau ne fait plus le circuit des grandes et des pe- » tites Antilles, et vient directement de Saint-Thomas » à Chagrès, il faut dix jours de moins. Autant de » gagné pour les lettres et les voyageurs de la Califor- » nie. Aussi dit-on que le nombre des passagers par » l'isthme tend à augmenter chaque jour. Les paque- » bots arrivent au grand complet.

» Nous débarquâmes sur cette triste plage par un » temps assez passable, et notre premier soin fut de » nous procurer une embarcation pour remonter la » *rivière des Caïmans*. Le lendemain, au lever de l'au- » rore, nous montâmes, au nombre de onze passagers, » avec tous leurs bagages, dans une espèce de cha- » loupe, exposés à toutes les intempéries de ce climat » changeant. Nous avions acheté quelques provisions » d'un prix excessif, vu leur médiocre qualité. Mes » petites caisses de *claret* étaient la meilleure de nos » ressources. La même barque nous servit quarante- » huit heures seulement. Nous nous arrêtâmes la pre- » mière nuit à une espèce d'auberge construite en » planches fort mal jointes, où nous étions tout juste » un peu plus à l'abri que sur la rivière.

» Le lendemain soir il fallut débarquer avec toutes

» les marchandises pour changer de canot. Nous » étions un peu au-dessus de l'affluent du *Cano-Quibrado*, et la rivière de Chagrès n'avait plus assez » d'eau pour le tirant de notre première embarcation. » C'est en pirogues indiennes que s'acheva notre navi» gation. Cinq de ces légères embarcations creusées » dans le tronc des arbres gigantesques de ces contrées » se distribuèrent la petite caravane, et vingt-quatre » heures après nous touchions à Gorgona et de là à » Cruces, où les pluies nous forçaient de passer. Ce » n'est que dans la saison sèche que l'on peut aller en » droiture de Gorgona à Panama par un chemin un » peu plus long, il est vrai, mais beaucoup moins » accidenté. Cette navigation de trois à quatre jours » doit être bien moins désagréable l'été, quoiqu'on » ait l'inconvénient de manquer d'eau. Nous en avions, » nous, suffisamment sous les pieds, mais beaucoup » trop sur les épaules. On ne peut se figurer ce que » sont les averses de ce pays; ce sont de vrais déluges. » Il n'y a pas de parapluies ni de manteaux imperméa» bles qui puissent préserver de leur atteinte. La végé» tation dont le sol est couvert ne permettant pas au » soleil de sécher la terre, il s'en élève continuellement » d'épaisses vapeurs qui retombent en pluies abon» dantes, après lesquelles le soleil reparaît plus ar» dent; un instant après surviennent de nouveau de » subites ondées, sans que tous ces changements si ra» pides en amènent aucun dans l'intensité de la cha» leur. Ces déluges, qui semblent capables de tout

» submerger, sont accompagnés de tonnerre et d'é-
» clairs d'un fracas si terrible, qu'il est difficile de ne
» s'en pas effrayer. Tant que dure l'orage, le reste de
» la nature est complétement muet : la parole ne re-
» vient qu'à la fin du cataclysme; mais on est alors
» assourdi des cris perçants des singes, des hurlements
» des animaux féroces et du chant de tous les différents
» oiseaux. C'est un appel général entre les diverses fa-
» milles, comme pour s'assurer qu'elles n'ont pas eu
» de pertes à déplorer pendant la tourmente.

» N'étaient les incommodités personnelles qu'on
» éprouve, les inquiétudes pour préserver les bagages
» des dégâts ou des voleurs, et celles qui vous as-
» siégent pour savoir comment on passera la nuit, on
» serait sous un éblouissement perpétuel devant toutes
» les magnificences de la nature. La végétation y dé-
» ploie des richesses inimaginables en fleurs, en fruits,
» en couleurs et en parfums. Ainsi on glisse en pa-
» gayant sur une eau limpide et transparente remplie
» de poissons de toutes les espèces. On pourrait les his-
» ser facilement à bord, car on les touche presque avec
» la main; mais on a bien d'autres choses à faire et à
» admirer. L'ornithologie y est aussi brillante qu'à
» Cayenne, et j'ai reconnu presque tous les oiseaux
» que tu as rapportés empaillés de cette colonie. Les
» singes, que les Caraïbes mangent, dit-on, avec au-
» tant de plaisir que les paons et les faisans, se tenant
» jusqu'à sept ou huit par la queue, traversent la ri-
» vière en amont et en aval, comme s'ils avaient des

» ailes. Ils vous accompagnent en répétant les mille » gambades de leur palais du Jardin-des-Plantes.

» Les deux rives sont bordées de haies au feuillage » toujours vert, souvent impénétrables même à l'œil, » et on glisse parfois sous un dôme que forme l'entre- » lacement des lianes chargées de fleurs rouges, blan- » ches, jaunes, des plus odoriférantes. Au travers de » ce printemps perpétuel, comparable à celui de l'île » de Calypso, on est parfois privé quelques minutes (et » on ne s'en plaint pas) des rayons du soleil, et le ciel » bleu de ces climats disparaît momentanément sous » les rideaux de feuilles et de fleurs. L'air est embaumé » et retentit du bruissement continu des insectes et » des oiseaux, concert divin et harmonieux auquel » on serait plus sensible sans les piqûres de mousti- » ques et sans la crainte d'en éprouver de plus cruelles » dans l'herbe; c'est bien là qu'il est *plus dangereux* » *de glisser sur le gazon que sur la glace*, avec la » quantité de reptiles venimeux qui l'habitent, surtout » le long des rivières. Les crocodiles dont la rivière de » Chagrès est remplie font, dit-on, plus de peur que » de mal, mais je ne m'y serais pas fiée, connaissant » *les remords de crocodiles*, et ayant été élevée dans la » crainte de Dieu et des *grosses mâchoires*. Les luttes » continuelles qu'il faut soutenir dans ces régions pour » défendre sa personne, vous absorbent, et c'est plus » en souvenir qu'en actualité qu'on jouit du *spectacle* » *extraordinaire et incomparable* qu'on a sous les yeux. » Assailli de peur, accablé de fatigue, on est encore

» certain de ne pas trouver au terme de la journée » *un bon souper et surtout un bon lit;* car l'un et l'autre » y sont parfaitement à l'état de mythe. Arrivés à » Crucès nous achevions le voyage par eau.

» Maintenant aux montagnes et à tout ce qui s'en» suit : ravins et précipices. Quant je t'écrivais de Louè» che en Valais, l'année dernière, et que je te con» tais nos émotions à travers les Hautes-Alpes pour » gagner l'Oberland par le pic de la *Gemmi*, j'étais loin » de penser qu'un an plus tard ce serait sur un chaînon » des Cordillères que moi, chétive créature, sur les » traces de la Condamine et de M. de Humboldt, j'au» rais à recommencer ces pénibles ascensions. C'est » bien autre chose, en vérité. Nous sommes également » perchés sur des mules, mais quelle différence de » pays et de climat !

» Notre caravane se composait de seize quadrupèdes » et d'autant de guides aux teints variés. Le temps était » assez beau; mais comme il était tombé beaucoup » d'eau les jours précédents, la route était un vrai » cloaque, et même sur le sommet des montagnes nos » bêtes s'enfonçaient jusqu'au jarret. Le roc qu'on gra» vit est recouvert d'une couche épaisse d'argile : les » infiltrations qui descendent du sommet de la mon» tagne y ont creusé des ravins, et ces ravins sont » la route royale ! On marche en frémissant dans ces » crevasses remplies de boue, et dont l'obscurité est » augmentée par la végétation épaisse qui en couvre » l'ouverture. Juge comme on doit aller vite, et avec

» cela que, marchant processionnellement, à la queue-
» leu-leu, on est arrêté tout court, si sur cette chaîne
» de pèlerins un seul éprouve un accident, et l'on n'est
» pas une demi-heure sans que le cas se présente.
» Ma mule s'est abattue deux fois. J'en ai été quitte
» pour une écorchure au genou et mes vêtements salis
» et déchirés. Encore, fort judicieusement, avais-je
» préféré enfourcher à la façon de Jeanne-d'Arc plu-
» tôt que d'accepter une vieille selle anglaise dont les
» cornes étaient disloquées. Il n'y avait que moi de
» femme, et jamais je n'eusse pu arriver saine et sauve
» sur une pareille selle; bien m'a pris de ne pas faire
» la bégueule et de ne pas viser à *la haute école*. La
» route est à présent mieux battue; mais si, pendant
» quinze jours, il y avait complète solution de continuité
» de voyageurs, cette végétation reprendrait tous ses
» droits et se rétablirait de son chef dans son printemps
» perpétuel, sur le pied de forêt vierge, impénétrable
» par ses lianes entrelacées et par la hauteur de ses her-
» bes, qui semblent frémir dans leur impatience d'effacer
» les pas audacieux de l'espèce humaine.

» Une courte journée suffit pour atteindre Panama,
» et encore s'arrête-t-on deux ou trois fois dans ce
» parcours de sept lieues, pour prendre quelques ra-
» fraîchissements sous de vraies huttes de chevriers,
» décorées du titre pompeux d'*hôtels des Princes* et *des*
» *Ambassadeurs*, et qui n'en ont que la cherté exces-
» sive de la carte.

» A Panama il y a confusion. On voit que c'est une

» triste et vieille ville que les événements viennent de » relever et de rajeunir, mais enfin on n'est plus au » milieu des bois; la civilisation reparaît avec ses vices » et ses vertus. J'y ai trouvé un lit passable et une » moustiquière sous laquelle j'ai oublié un peu six » jours d'inquiétudes, de souffrances et de grandes » fatigues. C'est de Crucès à Panama qu'on disait que » devait être livré un chemin de fer l'été prochain. Ils » travailleront donc bien vite, car je n'ai aperçu au- » cune trace de travaux commencés, et l'on craint » beaucoup, dans ce pays-ci, que les Anglo-améri- » cains ne donnent la préférence, pour faire la cou- » pure, à Nicaragua et à la rivière Saint-Jean, cent » lieues au nord-ouest.

» Mais, dans toutes mes tribulations, je suis encore » bien heureuse : je n'ai pas eu une heure de maladie, » et c'est extraordinaire dans un pays malsain où l'on » meurt si vite du choléra, de la dyssenterie ou de la » fièvre. Les pauvres Français surtout, disparaissent » avec une rapidité effrayante. . . . . Sois bien tran- » quille pour ta femme : elle a passé depuis six se- » maines au travers du *vomito* et du choléra ; mais je » prends de grandes précautions, et je ne vis que de » privations, mangeant tout juste pour vivre. Je t'ai » déjà dit que je ne veux pas être malade ; je n'en ai » pas le temps, souhaitant mener ma mission à bonne » fin. Sans la santé, on ne peut rien faire dans de pa- » reils pays. Je me regarde ici comme dans un fau- » bourg de la Californie. En ce moment, il y a à

» Panama autant de gens qui en reviennent que de
» ceux qui y vont. Ce sont les revenants (dont je n'ai
» pas peur) que je recherche de préférence; mais leurs
» dires sont tous contradictoires, et c'est décidément
» d'après la pesanteur de leur valise qu'ils parlent du
» pays. Il faut donc voir et toucher soi-même. Avant
» un mois je verrai, je toucherai, j'apprendrai et tu
» sauras.

» Ce climat chaud, meurtrier pour tant d'autres,
» me convient parfaitement, et je voudrais que San-
» Francisco eût la même température. On dit qu'il y
» fait souvent froid, et c'est ce que je redoute. Les
» moustiques perdent décidément leur temps à me
» piquer : je n'y fais plus la moindre attention. . .

. . . .

» Voici pour ton itinéraire : Tu arriveras à Chagrès,
» dans l'été; tu n'auras donc pas besoin, comme moi,
» d'aller jusqu'à Crucès : économie de temps et d'ar-
» gent. Tu lâcheras ton bateau à la Gorgone. Là, tu
» ne t'occuperas que de tes bagages et *tu les feras*
» *partir devant toi*. Quand tu auras bien vu tes effets
» en route, alors tu t'y mettras de nouveau toi-même;
» mais surtout ne les dépasse jamais. Tu ne peux pas te
» faire une idée de tous les tourments que les bagages
» donnent aux voyageurs. Il y en a beaucoup qui en
» ont bien moins que moi, et qui sont obligés d'at-
» tendre plusieurs semaines pour les faire passer. Je
» parle de ceux qui ne veulent rien laisser derrière eux,

» car passer de sa personne n'est rien en comparaison » des marchandises. Ensuite tu n'auras pas besoin de » marcher immédiatement à la queue de tes malles; » cela est d'autant moins nécessaire, que la personne » qui s'en charge en répond, et qu'il est rare que l'on » vole dans les bois. A l'inverse des autres pays, ils » sont plus sûrs que les villes. Ainsi, à Panama, il n'y » a ni police, ni justice. On vole au nez et à la barbe » des gens, sur eux comme chez eux. On vole partout, » et on assassine aussi sans se gêner. Il ne se passe pas » de semaine que l'on ne trouve des gens tués et dé» pouillés dans les rues et sur les places publiques. Si » la victime est reconnue par quelqu'un, on va cher» cher son consul, qui dresse l'acte mortuaire; sinon, » on la porte directement en terre et tout est dit... Mais » il faut avouer que ce ne sont pas seulement les » étrangers qu'on assassine, les natifs se tuent très » bien entre eux. En un mot, je suis dans un vrai » coupe-gorge. Aussi est-il beau de voir les Américains » qui passent ici. Ils sont armés jusqu'aux dents » comme les brigands des mélodrames. Ils ont l'air » d'aller en guerre. Fais comme eux quand tu viendras : » fusil en bandoulière, pistolet au poing, poignard à » la ceinture; c'est le moins que tu puisses te per» mettre. Pour moi, j'ai été très heureuse et couverte » par la divine Providence : personne n'a voulu m'as» sassiner, et je n'ai rien perdu, pas même un mou» choir de poche, ce qui m'arrivait si fréquemment à » Paris. La faiblesse est une force quand elle inspire

» de l'intérêt. Notre sexe en Amérique est d'ailleurs » sous une protection toute particulière.

» Le transit pour la Californie absorbe tout et a » momentanément rendu la vie à Panama. La ques- » tion d'avenir est entièrement pour cette ville dans » la solution de la coupure. J'ai vu avec plaisir qu'on » aimait ici le Président de notre République, et que, » dans le nouveau comme dans le vieux continent, » l'Iliade napoléonienne :

« Vit jeune encor de gloire et d'immortalité. »

» Quoique loin de la colonne, tu pourras donc, *encore* » *et toujours, être fier d'être Frrançais.* . . . . .

. . . .

» Le prince Louis-Napoléon, mit son séjour à profit » en Amérique ; il visita les lieux pour la jonction des » deux Océans, et, de retour à Londres, déposa son » travail à la société des ingénieurs civils. On espère donc » que, placé depuis à la tête des intérêts français, il » n'abandonnera pas entièrement aux Anglais et aux » Américains la gloire et le profit de ce partage paci- » fique du monde (1). »

---

(1) Voir page 90 pour les plus récentes nouvelles au sujet de ce percement par un canal.

CHAPITRE III.

DÉPART DE PANAMA. — NAVIGATION SUR LA MER PACIFIQUE. — ACAPULCO. — LA SONORA. — ARRIVÉE A SAN-FRANCISCO.

Les bateaux à vapeur de la compagnie Aspinwall font un service bi-mensuel très régulier, aller et retour de Panama à San-Francisco. Quoiqu'ils ne soient pas tous d'une marche égale, ces bateaux sont généralement bons. Il en est dont la traversée moyenne n'est que de douze à treize jours (*le Golden Gate*); d'autres qui mettent jusqu'à vingt et vingt-un jours. Avec le temps ce service sera plus accéléré ; on parle déjà de le faire toutes les semaines (quatre fois par mois) pour la poste aux lettres. Le tarif n'est pas fixe; il varie pour les premières places de 100 dollars à 300 ; environ moitié de ce prix aux secondes. Cela tient aux concurrences. J'ai vu prendre pour rien en juin 1852 (le *Winfield scott*). L'Américain profite de tout : il fait la loi quand il est seul, et la subit avec résignation s'il trouve de l'opposition. L'un et l'autre cas lui semblent naturels : c'est, dit-il, la chance des opérations commerciales.

On est du reste assez bien traité à bord, et la compagnie ne lésine pas. Le nombre des concurrences est malheureusement encore très restreint, et comme la compagnie Aspinwall est riche et puissante, intéressée fortement dans le chemin de fer de l'isthme, qu'elle est en outre soutenue par le privilége du service des postes, il est à craindre que l'on ne soit encore longtemps à sa discrétion.

C'est à Panama, au bureau de la compagnie, qu'il faut prendre son *ticket* (billet), avant de se rendre à bord. Quelquefois il y a trafic sur ces billets comme aux portes de nos théâtres. Souvent on en peut trouver en mains tierces à meilleur compte qu'à l'administration. C'est à voir avant de se lier.

Les vents et les courants portant tous au Sud, il n'y a guère possibilité d'aller de Panama en Californie par navires à voiles. On serait exposé à des traversées de plus de deux mois. Pour revenir c'est différent : on trouve souvent de bons *clippers* américains qui vous portent en dix-huit ou vingt jours, toujours vent arrière.

Voici encore quelques détails empruntés à l'intelligente voyageuse que nous avons déjà citée.

« ..... Le 6 octobre, nous avons quitté Panama.
» Depuis plusieurs jours il ventait trop frais, mais l'on
» ne croyait pourtant qu'à un soupçon d'ouragan. A
» peine avions-nous quitté le mouillage que nous tom-
» bions en plein au milieu de la bourrasque. Ah ! nous
» avons tous cru à la fin de *la République* (c'est du

» navire que je parle). Les mâts et les machines ont » été tellement avariés qu'il a fallu relâcher deux fois » sur la côte du golfe pour faire des réparations. Nous » n'avons rien gagné à nous être trop hâtés de partir. » Les marins américains ont le diable au corps; ils sont » habiles navigateurs, sans doute, mais beaucoup » trop imprudents. Ils ne regardent pas à deux fois » pour jouer avec votre vie, et ils ont failli me noyer. » J'ai, comme Louis XI à Péronne,

» *Passé trois de ces jours qu'avec peine on pardonne.*

» Aussi je ne monte plus sur les nacelles de ces casse-» cous sans une forte prime d'assurance. Notre coup » de vent a été infiniment trop prolongé. Pas de cui-» sine, pas de couvert possible pendant une semaine. » Le pain en était devenu plus dur que le biscuit, et » il fallait tout manger froid, comme dans vos *ban-» quets patriotiques*, qui portaient dans leurs flancs de si » belles réformes ! Mon seul régal a été pendant trois » jours un vrai repas de perroquet : du pain dans de » l'eau rougie.

» A chaque coup de lame nous croyions toucher au » terme de nos souffrances, surtout la nuit encore » plus effrayante dans cet Océan qu'on ose appeler » *Pacifique.* « Ramenez-moi bien vite dans l'autre » Océan, » aurais-je dit volontiers à ses malencontreux » parrains. Nous étions tous couchés, vu l'impossibilité » de nous tenir debout. Les matelots, obligés de s'a-» marrer sur le pont pour ne pas être emportés à la » mer, me rappelaient le sage Ulysse en garde contre

» le chant des syrènes. C'est en vain qu'on chercherait » à dissimuler son effroi dans une semblable position. » On ne vit plus que sous deux pensées : une pour » Dieu, surexcitée chez la créature par l'amour de la » conservation, et l'autre à ceux qu'on aime et à qui » l'on dit un adieu éternel. Les matelots américains, » dans la ferveur de leurs prières, n'étaient pas du » tout rassurants. Tout *hérétiques* qu'ils sont, je ne » jurerais point qu'ils ne se soient pas joints à toutes » mes invocations à nos saints. Pendant sept jours, » nous n'avons fait que prier et jeûner. Quelle semaine » sainte! Je me surprenais à regretter jusqu'aux délu» ges de la rivière des Caïmans et même les trébuchades » de ma mule sur les Cordillères.

» Pourrai-je jamais oublier la nuit du 11 au 12 oc» tobre? Ballotté depuis cinq jours, le navire était tout » désemparé; les vagues tombaient sur le pont à le » défoncer; le vent redoublait de fureur pour nous je» ter à la côte; les machines ne fonctionnaient plus : » impossible de gouverner, tout à la grâce de Dieu! » Ma pauvre tête participe du chaos dans lequel je » tourbillonne; elle s'égare : je ne sais plus où je suis. » En proie à une espèce de délire, je me soulève avec » effort et je veux moi-même m'ensevelir dans mon » linceul, puisque aucune main amie n'est là pour me » rendre ce dernier service. A la lueur des éclairs, je » saisis la robe témoin de nos derniers embrassements; » je l'agrafe comme je peux; je mets le bracelet que » cette sainte reine Amélie détacha de son bras pour

» le passer au mien à la suite de cet autre naufrage » de la monarchie; j'attache à mon cou le collier de » petites perles que Marie m'avait apporté de Panama deux ans avant que je touchasse moi-même » ce rivage maudit; tes lettres et ton portrait ne quittent pas mon cœur; inondée d'une sueur froide, je » retombe sur le lit trempé à la fois de mes larmes et » de la vapeur des vagues. Là, je perds connaissance.....

» Quand je revins à moi, était-ce un songe? Je ne » suis pas folle, et je puis remercier la Providence. Il » faisait grand jour; le vent sifflait toujours, mais le » soleil brillait, et avec lui l'espérance. Elle n'a pas » été trompeuse. Le ciel a repris sa sérénité, et alors, » comme les petits des oiseaux après l'orage, nous » nous sommes secoués et séchés, et tout a été à peu » près oublié. Pour moi, je ne veux plus penser à ces » affreux moments auprès desquels toutes les autres » perplexités de ma vie ne sont rien. Malheureusement, » il ne nous a pas été tenu compte du temps de la tourmente, et ceci n'est pas juste : nous devions arriver en » dix-huit ou vingt jours, et en voici vingt-cinq! C'est » une longue traversée pour un bateau à vapeur. Mais » aussi, dans ces parages, toujours le vent du nord souffle » debout et nous glace depuis que nous avons quitté » Acapulco. J'ai regretté mes fourrures (que je te prie » par parenthèse de ne pas laisser manger aux vers); » le passage subit d'une grande chaleur à cette fraîcheur » m'avait un peu indisposée. Je te dirai aussi, tout bas » à l'oreille, que la peur y était pour quelque chose.

» Sur le petit nombre de passagers que nous étions, » on a eu le malheur d'en jeter deux à la mer, tous » les deux morts de la fièvre, mais chez eux la peur » n'entrait pour rien : ils étaient Français!

» A présent que je suis sauvée, je tremble pour toi, » si tu ne prends comme moi les plus grandes précau- » tions. Je ne saurais trop te répéter de ne rien négli- » ger et de ne pas t'oublier un seul instant. Dans ces » latitudes qui, bien certainement, n'ont pas été créées » pour nous, il faut toujours faire face à l'ennemi. En » commençant le voyage sur les bateaux anglais pour » l'achever sur les bateaux américains, suivant une » expression vulgaire, *on mange son pain blanc le pre-* » *mier*. De Chagrès à San Francisco, je ne crois pas » qu'il soit possible de souffrir plus que moi. J'ai » maigri, j'ai changé quoique toujours en bonne santé, » comme si je réchappais d'une longue et douloureuse » maladie. Aussi suis-je disposée à trouver tout admi- » rable une fois débarquée.....

» Nous passons le Goulet de *Golden Gate*; notre » bateau entre dans la baie; tout est changé d'aspect, » et nous sommes en face du plus magnifique spec- » tacle : un cirque de montagnes couvertes d'une » éblouissante verdure encadre les mille vaisseaux au » milieu desquels nous laissons tomber l'ancre... Je » touche enfin la terre d'or. »

Tâchez de ne pas être plus de deux dans les cabines qui sont généralement à trois lits. Les plus larges sont en se rapprochant du centre, où l'on ressent moins

aussi le mouvement du navire. Les cabines les plus agréables dans les climatures élevées sont celles qui donnent sur le pont ou la dunette. Évitez avec soin celles dont le hublot est au niveau de la flottaison. Bien que votre *ticket* indique le numéro de la chambre que vous devez occuper, s'il est avec le ciel des accommodements, il en est aussi avec le *purser*, qui est le capitaine civil à bord, chargé de tous les détails de l'administration.

En provision de bord, on peut prendre à Panama des oranges (quoiqu'elles ne soient pas aussi bonnes qu'elles sont grosses), des citrons, des ananas, quelques bouteilles de vin, un peu d'eau-de-vie, du tabac sous la forme dont vous en usez. Le reste se trouve facilement à bord, et dans huit jours on arrive à Acapulco.

Généralement les vents sont réguliers; soufflant de nord-nord-ouest, on les a presque constamment en tête. Frais d'abord, ils finissent par devenir froids sur les côtes brumeuses de la Haute Californie. Précautionnez-vous de vêtements chauds pour ne pas être incommodés alors par les vents et les brouillards.

La vue du volcan de *Viejo* souvent éclairé, et qui est placé sur le pic le plus élevé de cette partie étagée de la chaine des Cordillères, signale l'approche d'Acapulco. Le steamer va renouveler là sa provision de charbons, ce qui vous donnera quelques heures pour aller vous délasser à terre et y renouveler vous-même vos petites provisions en citrons et ananas. Ces fruits

très abondants y sont à vil prix. Vous voici à la dernière étape sur la route de la Californie.

Acapulco, située au pied d'une des hautes montagnes du Mexique, est d'un effet pittoresque des plus délicieux. Rien d'enchanteur comme cette baie fermée, et dont les sites, de tous côtés, sont d'une luxuriante verdure. L'*amata*, ou arbre de l'amour, dont la forme est celle d'une ombrelle, semble vous attirer magnétiquement pour aller partager, sous l'ombre de son ravissant feuillage, les hamacs où se balancent les plus jolies fillettes des tropiques. Prenez garde, si vous cédez à l'invitation et changez de goût du *blanc* au *noir*, de ne pas y oublier, dans les douceurs de la sieste ou dans les eaux de la baie inondée de ces brunes naïades, le moment du départ. Encore une fois, les capitaines américains n'attendent pas... même les amoureux.

On ne voit la ville que lorsque le navire a passé le détroit, en face duquel est placée la vieille batterie. On laisse tomber l'ancre à une centaine de mètres en face de la grande place. Les passagers peuvent choisir, dans la variété et la multitude d'embarcations qui viennent entourer le navire, les moyens de gagner le rivage. Ces canots apportent à bord des fruits, des rafraîchissements et des nuées de petits tritons. Ces *muchachos* viennent donner des divertissements nautiques moyennant quelques pièces de monnaie, que vous pouvez leur jeter à l'eau hardiment : il n'y a pas de danger que ces habiles plongeurs en laissent aller une seule fraterniser avec les cailloux du fond de la

baie. L'espèce militaire n'est pas ce qui vous charmera le plus avec ses longs cigares au bec, d'énormes ***sombreros*** sur la ***cabeza,*** et les pieds rigoureusement nus, pour compenser sans doute l'ampleur de la coiffure.

On est frappé, dans cette ville de trois mille âmes environ (la majorité de race indienne), des traces convulsives laissées sur le sol par les tremblements de terre auxquels cette contrée volcanique est malheureusement trop souvent exposée. Aussi la construction des maisons est peu élevée : rarement ont-elles un premier étage, et les matériaux employés sont choisis d'une nature légère peu écrasante.

En sortant d'Acapulco, vous reprenez la mer, marchant vers le nord, et vous longez longtemps la côte mexicaine, qui parait tout à fait inhabitée. Vous apercevez cette belle chaîne continue des Andes s'élevant à l'horizon en triple étage, dont les pics neigeux, enveloppés par les nuages, se révèlent, surtout la nuit, par les étincelles lumineuses qui jaillissent de leurs flancs volcaniques.

Quand le cap *San-Lucas*, à la partie méridionale de cette langue de terre qu'on appelle la Vieille-Californie, est signalé, vous êtes déjà hors des régions intertropicales. A tribord, vous laissez la mer *Vermeille*, ce golfe de Californie qui sépare cette presqu'île de la république mexicaine dont elle est partie intégrante. Si les vents soufflent de l'est, ils vous apportent les parfums de cette Sonora, dont le nom vient de si souvent

retentir à la suite de ces expéditions françaises qui semblaient réchappées du moyen âge. Comme les compagnons des Pizarre et des Cortès, c'était une poignée de braves allant à la conquête de l'or, que les races primitives de ces Indiens osaient encore soustraire à la cupidité européenne.

Les circonstances ont fait avorter ces périlleuses aventures, et sur toute cette côte, que vous n'apercevez que de fort loin, depuis Mazatlan en remontant jusqu'au fond du golfe à l'embouchure du *Colorado*, les débris de nos valeureux compatriotes ont erré comme des âmes en peine, eux aussi attendant l'obole pour repasser l'onde amère.

Aujourd'hui l'écho seul de ces vallées peut répéter les noms français. Tous ceux qui n'y sont pas couchés ont fini par regagner San-Francisco. Cette belle province de Sonora a repris son sommeil séculaire, jusqu'au jour prochain où la race anglo-Saxonne va la réveiller, pour lui faire emboîter le pas de géant à côté de sa jeune sœur la Haute Californie.

Douze heures avant de faire face à l'entrée de la baie de San-Francisco, vous reconnaissez celle de Monterey, demi-circulaire et très élégante. Cette ancienne capitale de la Haute Californie est aujourd'hui complétement effacée par le prodigieux accroissement de San-Francisco et des villes de l'intérieur échelonnées sur la route des régions aurifères. Un canot du bord se détache quelques minutes pour aller échanger les sacs de dépêches. La vue pittoresque de Monterey

est le seul souvenir qu'on vous en laisse emporter.

C'est avec la marée qu'il faut combiner de franchir les Portes d'or (*Golden Gate*). Le courant, au reflux, a une telle violence, que la force de la vapeur ne serait pas suffisante pour le vaincre aux grandes eaux, si le vent aussi était contraire. C'est surtout quand il n'y a que peu ou point de brise que cette barre est périlleuse pour les navires à voiles. Lorsque le vent tombe ou faiblit, ils ont beau faire, ils ne peuvent que dériver à la côte sous l'impulsion des courants et des remous, surtout lorsque ceux-ci sont en conflit avec le reflux. Les brouillards, également, nécessitent fréquemment des temps d'arrêt; car bien que cette passe, d'un mille de largeur, soit excellente quand on l'attaque comme il faut, il est important de ne la pas manquer, et s'y jeter dans l'obscurité serait quelquefois une grande imprudence, malgré les pilotes et les phares qu'on vient de multiplier.

Avant que vous ne soyez engagé dans les eaux de la passe, le télégraphe de la côte vous a déjà signalé à son confrère de la ville. Vous êtes attendu, et à votre coup de canon tiré avant de naviguer au milieu de la flotte à l'ancre, le *wharf* où vous devez atterrir est déjà couvert d'une immense population toujours avide de nouvelles.

Si ce n'est pas un dimanche ou un jour férié, vous pourrez immédiatement sauter à terre avec vos bagages. La douane n'est pas inquisitoriale, et pour vos effets de voyage, vous avez tout de suite un aperçu de l'esprit

large et grandiose des institutions américaines. Personne ne vous demande qui vous êtes ni d'où vous venez. Vous quittez votre numéro du bord et vous prenez le nom qui vous convient. Soyez tous les bienvenus. Les feuilles publiques, deux heures après, vont signaler les noms des nouveaux arrivants par les bateaux à vapeur, d'après le livre d'inscription du bord. Vous touchez à peine la terre que vos amis apprennent que vous êtes venu les rejoindre. Moyennant un dollar on fait transporter les effets sur une charrette, depuis le bord jusqu'à l'endroit de la ville où l'on veut descendre.

Il y a de beaux hôtels, en grand nombre et pour toutes les positions de fortune. Les prix n'en sont plus fabuleux : Ce n'est pas au début qu'on veut vous ruiner.

Vous avez atteint le terme de votre long et pénible voyage; mais vous ne touchez pas au but, « *Auri sacra fames*, » en foulant cette terre merveilleuse. Puissiez-vous n'y avoir que d'heureuses chances; surtout tâchez de n'y pas brûler plus de deux fois! C'est un incendié *trois fois* qui vous en donne le conseil.

Jonction des deux Océans par un canal.

Un document, d'un caractère officiel pour ce grand travail, vient d'être révélé dans les colonnes du ***Moniteur***. Une compagnie anglaise, concessionnaire de la république de la Nouvelle-Grenade, a demandé, avec l'agrément de son gouvernement, l'appui et le patronage de l'empereur des Français. Dans une audience obtenue de sa Majesté, le 29 mars, le président, sir Charles Fox, à la tête d'une nombreuse députation dans laquelle figuraient ses deux co-associés dans cette entreprise, M. Thomas Brassey, entrepreneur adjudicataire des travaux, et le docteur Cullen, qui a découvert la route adoptée, le président, dis-je, a mis sous les yeux de l'empereur les plans des ingénieurs anglais et le compte rendu des travaux et voies et moyens de la Compagnie.

Il en résulte que :

Le canal doit satisfaire les exigences de tous les peuples à l'effet d'ouvrir une voie directe aux vaisseaux entre les deux océans Atlantique et Pacifique, à travers l'isthme qui réunit l'Amérique du Nord à l'Amérique du Sud;

Le canal, sans écluses, sera entre le port ***Escoce***, sur l'Atlantique, et ***San-Miguel***, sur le Pacifique (1);

---

(1) *Escoce* est à environ 60 milles au Sud-Est de San-Blas, à 7° 54′ de latitude nord, et 79° 55′ de longitude ouest de Paris. Le port présentera une profondeur d'environ 10 mètres d'eau. La chaine de montagnes, à l'intérieur, s'abaisse un peu, et le port correspondant sur le Pacifique, *San-Miguel*, est au fond d'une baie sûre et spacieuse, où l'on a de 10 à 16 mètres d'eau, et un bon abri contre les tempêtes. Cet avantage des deux ports est une des causes principales qui ont fixé sur ce point le choix de l'entreprise.

Il n'aura pas plus de 60 kilomètres de longueur, une largeur de 160 pieds anglais et une profondeur de 30 pieds;

La compagnie anglaise a offert aux États-Unis de prendre part à l'entreprise;

Le capital souscrit est suffisant pour mener l'œuvre à bonne fin, et trouver un revenu proportionné dans les droits qui seraient établis à son profit.

Voilà, pour la question industrielle, un grand résultat obtenu.

Maintenant il y a une immense question politique, qui ne se présentera pas tout de suite sans doute, et qu'il suffira de régler quand le travail sera près d'être livré. Nous ne savons pas au juste quel temps s'écoulera d'ici là; mais six années seront bien peu pour d'aussi immenses travaux. Il est probable que ce terme sera plutôt dépassé que réduit, surtout si ce ne sont pas les Américains, mais bien les ingénieurs anglais qui sont à la tête des travaux. Il a été d'une bonne politique d'offrir une part aux États-Unis; seulement nous ignorons dans quelle proportion ce concours a été offert et accepté. C'est avec regret et un fâcheux pressentiment que nous n'avons compté aucun citoyen des États-Unis dans cette députation, présentée à l'empereur.

Le gouvernement de la Nouvelle-Grenade, siégeant à Bogota, a accordé cette concession. C'était indispensable sans doute; mais ce qui ne le sera pas moins, surtout d'après la doctrine *Monroe* remise en vigueur par la nouvelle administration gouvernementale des États-Unis, ce sera d'obtenir aussi l'agrément formel de cette nation qui prétend évidemment à la prépondérance sans partage de tout le continent jusqu'à l'isthme de Darien inclusivement.

Une fois l'annexion du Mexique accomplie, celle des petites républiques de l'Amérique centrale ne peut tarder. La plupart, depuis plusieurs années, ont demandé cette annexion, qui n'a été qu'ajournée. Établi sur ces frontières, que la Nouvelle-Grenade le veuille ou ne le veuille pas, on ne s'arrêtera pas en deçà de quelques milles : pour compléter l'arrondissement des États-Unis, le territoire où aura été pratiqué le passage du Nouveau Monde sera englobé dans l'Union. Le chemin de fer entre Navy-Bay et Panama, terminé dans un an, tend à substituer dans ces contrées la vigoureuse influence des *Yankees* à la mollesse d'une race espagnole abâtardie. Déjà ces deux races, qui sont antipathiques, préludent à se quereller, et les Américains ne ménageront pas davantage les Anglais malgré le traité whig de 1850. Nous en voyons les prémices à Nicaragua et à Honduras, en dépit de la mirifique invention du *roi des Mosquitos.* Comme nous autres Français ne portons ombrage à personne avec notre chevaleresque désintéressement, il est présumable que c'est nous qui serons appelés au rôle d'arbitre pour trancher pacifiquement cette question. C'est toujours quelque chose.

Le canal, commencé sur le territoire de la Nouvelle-Grenade, finira donc sur un des États de l'Union. C'est là qu'il sera important de faire déclarer sa neutralité sous le protectorat de toutes les puissances maritimes, de façon à ce qu'il présente des avantages égaux à tous les pavillons et qu'il ne puisse être fermé à aucuns, même en cas de guerre ; enfin, qu'il jouisse, sous le simple payement des droits à la compagnie concessionnaire, des avantages des détroits œuvres naturelles de la création.

DOUANES EN CALIFORNIE.

La Californie n'a pas de tarif particulier de douanes. L'*acte-tarif* du 30 juillet 1846, en vigueur dans les États de l'Union Américaine, lui a été appliqué sans restrictions, à partir du 10 mars 1849.

Nous allons donner cette loi de douanes, basée sur la valeur uniquement, et divisée en huit chapitres ou classes, établis chacun par ordre alphabétique, depuis 5 0/0 minimum jusqu'à 100 0/0 maximum.

Nous ferons précéder cette publication de quelques courtes explications nécessaires à connaître.

Toute marchandise importée en Californie doit être accompagnée d'une déclaration (*entry*) au port d'entrée, qui est San-Francisco. San-Diégo et Monterey ne sont que des ports d'*expédition*. Cette déclaration énonce le poids, la quantité ou la mesure. Autrement, il y serait procédé aux frais de l'importateur.

Une facture, sous la foi du serment, doit être annexée à la déclaration et préciser son coût réel en France, valeur au moment de l'embarquement. C'est sur cette facture, augmentée des frais que les objets ont pu supporter jusqu'à leur mise à bord, que le *droit* est *liquidé;* elle doit

être visée par le consul américain du port de départ du navire. A Paris, tout négociant fait légaliser sa signature au bas de la facture, par le commissaire de police de son quartier, et le consul américain la vise dans le port d'où sort le navire, moyennant une légère rétribution. Faute de joindre une facture en règle à la déclaration de la marchandise, il est procédé, aux frais de l'importateur, à l'estimation par *prisée* desdites marchandises.

Aujourd'hui, cette dernière façon de procéder par les *Appraisers*, est la plus usitée, et l'on peut se dispenser de faire les frais, en France, du visa des consuls américains.

ACTE-TARIF

DES DOUANES EN CALIFORNIE.

TABLEAU A (100 POUR 100 DE LA VALEUR).

SPIRITUEUX et LIQUEURS (1).

TABLEAU B (40 POUR 100 DE LA VALEUR).

ALBATRE (Ornements d'), gypse, spath et stuc. — CAMPHRE raffiné. — COMESTIBLES, tels que conserves de légumes, volaille et gibier en terrines ou autres, poisson mariné à l'huile. — CONFISERIE, à savoir : bonbons et fruits confits au sucre et à l'eau-de-vie. — EBÉNISTERIE (Ouvrages d'). — EPICES, à savoir uniquement : *gingembre* en racine, *clous de girofle*, *muscades*, *macis*, *poivre* et *pi-*

(1) Les esprits distillés (autres qu'*arrack* et *cordiaux édulcorés*), doivent être en contenance d'au moins 15 gallons (56 litres 3/4) Les vins en bouteilles et en fûts de toute contenance, sont admis à 40 pour 100. (Tableau B.)

ment. — Fruits secs, à savoir uniquement : *amandes, dattes, figues, pruneaux* et *raisins.* — Tabac fabriqué, à priser et autres, cigares et papier à cigarettes. — Verrerie et Cristaux taillés. — Vins de toute espèce.

Tableau C (30 pour 100 de la valeur).

Agendas et portefeuilles. — Armes blanches et à feu, et artifices. — Brosserie, balais et pinceaux. — Bière, alc, Porter en futailles ou en bouteilles. — Bijouterie ou joaillerie fine ou fausse. — Bimbeloterie, telle que poupées et autres. — Bois bruts, bois ouvrés et ouvrages dans lesquels entre le bois, non dénommés. — Boîtes en écaille, en papier et autres. — Bonneterie, à savoir : bas, bonnets, gants, etc., et tous articles analogues au métier, pour habillements, autres qu'en coton. — Broderies en or, argent et de toute autre espèce. — Camées et mosaïques montés, vrais ou faux. — Caoutchouc en chaussures, bretelles, ceintures. — Cartes à jouer. — Chanvre brut. — Chapeaux en paille et autres matières végétales, ou en baleine, en crin, pour homme et pour femme. — Charbon de terre et coke. — Cheveux (Ouvrages en) et cheveux préparés et nettoyés. — Cire à cacheter. — Conserves au vinaigre. — Corne, écaille, nacre, ivoire et os ouvrés. — Couleurs à l'eau et pour lavis. — Coutellerie de toute sorte. — Crayons de toute sorte. — Cristaux autres que taillés. — Cuir ouvré, et tous ouvrages dans lesquels entre le cuir. — Diamants montés en or ou en argent. — Eaux minérales. — Encre et poudre pour encre. — Eventails et écrans de toute matière. — Fer et fonte moulée et articles de poterie de fer. — Fils retors. — Fourrures et pelleteries ouvrées. — Fromages. — Fruits frais, à savoir : raisins et prunes seulement. — Habillements (Effets d') de toute sorte, pour hommes, femmes et enfants, quelle qu'en soit la matière, confectionnés en tout ou partie. —

Horlogerie (Grosse), telle que pendules montées ou non. — Huile d'olive et autres non dénommées pour la table, et huiles essentielles et par expression. — Laine brute. — Liége ouvré en bouchons ou autres articles. — Marbre ouvré, carreaux de marbre. — Médicaments, non autrement dénommés. — Métaux ouvrés. — Miel. — Olives. — Ouvrages vernis ou laqués de toute sorte. — Papier à écrire, à dessiner ou à imprimer, carton moulé. — Parapluies et ombrelles, cannes. — Parfumerie et savons. — Passementerie en or, argent ou autres métaux, et passementerie en coton. — Pates alimentaires, médicinales et de parfumerie. — Plaqué et feuilles de plaqué. — Plumes de parure et fleurs artificielles; plumes métalliques. — Pommes de terre. — Porcelaines, faïences, grès et poterie de terre. — Sauces pour assaisonnement. — Sellerie, harnacherie et garniture de voiture de toute sorte. — Soie à coudre, soie moulinée. — Sucre de toute sorte et sirop de sucre. — Tabac en feuilles ou non fabriqué. — Tapis, n'importe le pays de fabrication. — Tissus brodés, tissus gommés ou cirés, tissus et articles ou ouvrages en laine cardée, tissus ou articles dans lesquels entre le cuir ou la peau — Vannerie de toute sorte. — Verre coloré et peint, verres à lunettes, verres à boire non taillés, et bouteilles. — Vinaigre. — Voitures, harnacherie et garniture de harnais.

Tableau D (25 pour cent de la valeur).

Ardoises pour toiture et autres. — Borax ou tinckal. — Boutons et moules de boutons. — Cables et cordages goudronnés ou non. — Calomel. — Camphre brut. — Dentelles ou tulle en coton, applications, etc. — Fil de laine cardée ou peignée. — Passementerie de coton, à savoir : ganses plates et tresses plates à broder. — Plumes (Lits de) et duvets. — Poix de Bourgogne. — Soie floche. — Tissus

de flanelle, tissus et autres articles de coton pur, de crins de laine peignée, purs ou dans lesquels entre la laine peignée, de poils de chèvre ou autres; tissus de soie purs ou dans lesquels entre la soie; tissus d'berbe. — VÉGÉTAUX filamenteux.

TABLEAU E (20 POUR 100 DE LA VALEUR).

ACIDES autres que sulfurique, employés en chimie, en médecine et dans l'industrie. — ACIER, non autrement dénommé. — AIGUILLES de toute sorte. — ALOÈS. — ALUN. — AMADOU. — AMBRE jaune et gris. — AMIDON. — ANTIMOINE brut et régule d'antimoine. — BAIES : écorces, fleurs et plantes, non autrement dénommées. — BEURRE. — BISMUTH. — BLANC de baleine, et blanc de Paris et de céruse. — BLEU de Prusse. — BOIS à construire, équarris et sciés, planches, madriers, lattes, charmes et bois d'ébénisterie non ouvrés. — BONNETERIE en coton pur. — BOUGIES de cire et de blanc de baleine. — BRIQUES, tuiles et carreaux de terre cuite. — BRONZE en poudre et liqueur de bronze. — CAPSULES et amorces. — CARACTÈRES d'imprimerie, neufs ou vieux. — CHANDELLES de suif et bougie de toute sorte. — CHAPEAUX de feutre et chapeaux en cloche, en laine et peluche, pour chapellerie, en coton et soie, mais où le coton domine. — CHARBON animal. — CHOCOLAT. — CHROMATE et hydriodate de potasse. — CIMENT romain. — CIRE d'abeille. — COLLE forte et colle de poisson. — CORAIL brut. — COULEURS sèches et couleurs broyées à l'huile, non autrement dénommées. — COUVERTURES de toute sorte. — CRIN et matières végétales pour matelas. — CUIRS tannés, forts ou à semelle. — CUIVRE rouge en barreaux, en clous, planches, feuilles et fonds d'alambics. — DENTELLES de fil, tulle et applications. — DRÊCHE ou malt. — EMERI. — EPONGES. — ETHER. — EXTRAITS de garance, d'indigo extraits de bois de teinture. — FANONS de baleine. — FA-

RINES de froment, de maïs, de seigle, d'avoine. — FOURRURES apprêtées. — FRUITS frais, à savoir : ananas, bananes, cocos, oranges, citrons et autres non encore dénommés. — GOUDRONS. — GRAINS, tels que froment, orge, maïs, seigle, avoine et graines d'anis. — HUILES animales, huiles de lin et autres employées pour la peinture, huile de ricin. — INSTRUMENTS de musique de toute sorte et cordes d'instruments. — JAMBONS, lard et graisse de porc. — LÉGUMES végétables, autres que ceux déjà dénommés. — LITHARGE. — LIVRES, à savoir : publications périodiques et autres ouvrages qui s'impriment et se réimpriment aux Etats-Unis; registres. — MANNE. — MÉTAUX bruts non dénommés et métaux battus en feuilles, à savoir : bronze et métal de Hollande. — MINERAIS et substances minérales ou bitumineuses à l'état brut. — PAPIER peint ou de tenture. — PEAUX grandes ou petites non dénommées, tannées et préparées. — PELUCHE pour chapellerie. — PIERRES à carreler. — PLATRE de Paris, moulu. — PLUMES d'oiseaux, à écrire. — POIL de chèvre brut. — POISSON étranger, frais, fumé, salé, sec ou en saumure. — POIX commune. — POUDRE à tirer. — RIZ en balles, non mondé ou mondé. — SAVON. — SANGSUES. — SEL et carbonates de soude, et tous autres sels et préparations de sels non dénommés. — SELLERIE commune. — SOUFRE en canons et fleur de soufre. — SUBSTANCES médicinales, feuilles, racines et drogueries à l'état brut, non dénommées. — SULFATE de baryte, de quinine, sulfate de cuivre, de fer, de zinc. — TAPIOCA. — TEINTURES et tanins, autres qu'à l'état brut. — TÉRÉBENTHINE (Esprit de). — TISSUS de lin et de chanvre, non autrement dénommés; couvertures de toutes sortes. — VELOURS de coton pur ou de coton et soie, mais dans lequel le coton domine. — VERRE à vitres ordinaires, et verres à cylindres ou manchons. — VIANDE de bœuf et de porc.

Tableau F (15 pour 100 de la valeur).

Acier en barres, fondu, de cémentation et d'Allemagne. — Diamants de vitrier. — Kermès minéral. — Liége brut. — Lin brut, et étoupes de lin et de chanvre. — Métaux laminés ou battus, telles que : or, argent, fer, zinc, étain. — Quinquina et equillai (Ecorces de). — Sang-Dragon. — Soie grége et soie moulinée, dite *thrown*. — Soufre brut en masses.

Tableau G (10 pour 100 de la valeur).

Acide sulfurique. — Amidon torréfié. — Ammoniaque liquide et sel ammoniac. — Cacao et pellicules de cacao. — Caoutchouc à l'état brut. — Cartes géographiques, marines, estampes et gravures. — Chaux et chlorure de chaux. — Cochenille. — Crin brut, non nettoyé. — Fourrures non apprêtées. — Gommes adragante, arabique, de Barbarie, de Gedda, de l'Inde Orientale, du Sénégal, et succédanées de gomme. — Graines de chanvre, de lin, de rabette. — Graisses non dénommées. — Guède ou pastel. — Horlogerie, à savoir : chronomètres ou montres marines, et pièces de chronomètres, montres et pièces de montres. — Huile de palme et de coco. — Indigo. — Livres imprimés, *magazines* et journaux illustrés, reliés ou non. — Mosaïques et camés non montés. — Musique et papier de musique. — Natron. — Orpiment. — Orseille, dite *cudbeard*. — Pierres à bâtir, et pierres gemmes, vraies ou fausses. — Salpêtre complétement ou en partie raffiné. — Soude. — Suif et graisses, ou autres ingrédients pour la fabrication des savons.

Tableau H (5 pour 100 de la valeur).

Alcornoque. — Bois de teinture en bûches. — Carthame. — Craie. — Cuirs bruts, secs ou salés. — Cuivre

en saumons et cuivre vieux. — **Drilles** ou chiffons. — Ecailles de tortue et autres, non ouvrées, cornes, ivoire, os, à l'état brut. — Etain vieux ; Etain en saumons. — **Métal** de cloches et cloches vieilles propres seulement à être retravaillées. — **Nacre** de perle. — **Nickel.** — **Pierres** à feu et à aiguiser. — **Salpêtre** à l'état brut. — **Soie** moulinée, exclusivement propre à la confection de la cordonnerie et des boutons, et soie de porc. — **Sumac.** — **Tartre** brut. — **Teintures** végétales naturelles, bois, baies et noix et autres substances analogues à l'état brut. — **Tissus** de poils de chèvre, tels que *lastings* et autres, exclusivement propres à la confection de la cordonnerie et des boutons. — **Zinc** à l'état brut.

Tableau I (articles exempts de droits).

Animaux importés pour l'élève. — **Arbres**, arbustes et plantes, bulbes et graines de jardins. — **Collection** d'antiquités, d'histoire naturelle, de minéralogie et de botanique. — **Coton.** — **Cuivre** importé pour la monnaie, cuivre pour *doublage*. (Ne seront réputés « *cuivre* pour *doublage*, » que les feuilles ayant 48 pouces de long sur 14 de large (1 m. 20 c. sur 0 m. 35 c.) et pesant de 14 à 34 onces (392 à 952 grammes), par pied carré (329 millimètres carrés). — **Effets** à usage personnel. — **Meubles** vieux à usage personnel. — **Outils** et instruments à l'usage personnel d'individus arrivant pour l'exercice de leur profession. (La présente *exemption* ne pourra être interprétée comme comprenant les *machines* ou autres articles importés pour le service d'une usine, d'un établissement industriel.) — **Platre** de Paris non moulu, gypse. — **Produits** du sol et de l'industrie des Etats-Unis, *exportés* à l'étranger et réimportés aux Etats-Unis dans les conditions où ils se trouvaient au moment de l'exportation. — **Tableaux** et objets d'arts.

Tableau comparatif des poids et mesures des États-Unis avec les mesures françaises.

(Extrait du Recueil des lois commerciales).

Mille (itinéraire)	1,609	mètres.	
Yard	0	»	9,144
Pied	0	»	3,018
Acre (40 ares)	4,047	»	16
Hectare	10,000	» carrés	
Tonneau métrique ou d'*encombrement*	1	m. cube	1,326
Tonneau maritime et de *poids* (20 quint.)	1,015	k.	
Livre poids	0	»	4,535
Quintal (112 livres)	50	»	797
Boisseau (*Bushel*)	35	litres.	211
Gallon pour les liquides	3	»	785
Quart (ou 1/4 de gallon)	0	»	946
Pinte (1/2 quart ou 1/8 de gallon)	0	»	473
Baril. farine. { farine. 88 k. 86 / fût. 9 k. 52 }	98	k.	38
Baril. viande. { viande. 90 k. 68 / fût. 18 k. 13 }	108	k.	81
Marchandises sèches, Baril (poisson)	119	livres,	22
Le dollar, divisé en cent parties sous le nom de *cents*, comme notre franc est divisé en centimes, vaut environ	5	fr.	30

La monnaie américaine, basée sur le système décimal, est la seule légale en Californie. Elle est toute en argent ou en or : en argent depuis 3 *cents*, dix *cents*, un quart et un demi-dollar, jusqu'au dollar ; en or, depuis un, cinq, dix, vingt, jusqu'à cinquante dollars ; cette dernière pièce est en or californien à huit faces, d'où lui vient son nom d'*octogone*. Apportée à New-York ou en Europe, elle ne perd rien au change.

La pièce de cinq francs ne vaut que 94 *cents*, et la livre sterling 4 dollars 85 *cents*.

N. B. Le poids spécifique de l'or pur est 19, comparé à celui de l'eau distillée qui est un, et qui a servi de base à notre système décimal par grammes.

L'or est à l'argent comme un est à 15,6 c'est-à-dire, qu'un kilogramme d'or en vaut 15,6 d'argent. Le kilogramme d'or pur (qualifié or en barre, or fin à mille millièmes) vaut aujourd'hui en France 3,437-». C'est environ 107 fr. l'once. Le kilogramme d'argent pur est à 210 fr. Il y a probabilité, par suite des nombreuses découvertes de gisements d'or en Californie et en Australie, que l'écart entre ces deux précieux métaux, se rapprochera de jour en jour. Cependant, et c'est fort étonnant, rien n'a encore bougé.

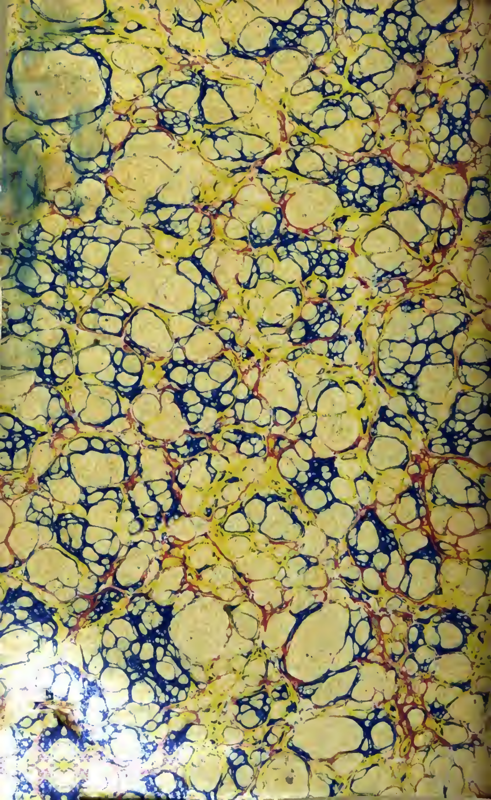
FIN.

6.

TABLE DES MATIÈRES.

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.








BIBLIO